



Documento di Riprogrammazione del Trasporto Pubblico Locale Regionale Regione Molise

OTTOBRE 2013

Allegato alla DGR n. del

SOMMARIO

1	Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012	3
1.1	Inquadramento generale.....	3
1.1.1	Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010.....	7
1.2	L'applicazione dell'art. 3-bis e l'individuazione del Bacino Regionale	8
2	Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione.....	10
2.1	Assetto territoriale e socio-economico della regione	10
2.1.1	Parametri territoriali	10
2.1.2	Parametri socio-economici	12
2.2	Domanda e Offerta attuale di trasporto	16
2.2.1	Rete regionale dei servizi di trasporto pubblico locale - ferro.....	16
2.2.2	Trasporto Pubblico Locale - gomma.....	24
2.2.3	Contratti di servizio in essere Gomma anno 2012	27
2.2.4	Investimenti Trenitalia.....	30
2.2.5	Stato dei mezzi di trasporto	30
2.3	Parametri di mobilità.....	31
2.4	Il fabbisogno di mobilità della Regione: un'analisi generale.....	33
2.5	Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti	36
3	Piano di riprogrammazione	37
3.1	Inquadramento generale.....	37
3.2	Gli indicatori di Regione Molise	39
3.2.1	Misurazione dell'efficientamento e razionalizzazione dei servizi	39
3.2.2	La domanda di trasporto pubblico	41
3.2.3	I livelli occupazionali	41
3.3	Azioni per la riprogrammazione.....	41
3.3.1	Trasporto pubblico su gomma urbano.....	42
3.3.2	TPL Extraurbano.....	43
3.3.3	TPL su ferro	44
3.3.4	Lotta all'evasione tariffaria	46
4.	Innovazioni dei sistemi	46
4.1	Il trattamento dei dati.....	47
4.2	Il fabbisogno per l'innovazione.....	47
4	Cronoprogramma delle attività	48
5	Allegato n.1 Quadro sinottico normativa regionale TPL.....	49

1 Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012

1.1 Inquadramento generale

Il percorso di razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico in conseguenza della progressiva riduzione delle risorse finanziarie trasferite dallo Stato iniziata con i tagli del 2010 ai trasferimenti alle Regioni è stato affrontato a livello regionale attraverso azioni volte alla “razionalizzazione dei servizi” ed alla contestuale “riduzione dei corrispettivi”.

La prima legge regionale in materia di trasporti pubblici locali è la **n. 19 del 20 agosto 1984**, recante “*Norme in materia di trasporti di competenza regionale – Deleghe*”. Questa legge, nel corso degli anni, ha subito delle profonde modifiche ed integrazioni in conseguenza delle disposizioni di carattere nazionale in materia di trasporto pubblico locale, che hanno trovato concretizzazione nella **legge n. 19 del 24 marzo 2000**, recante “norme integrative della disciplina in materia di trasporto pubblico locale” le cui disposizioni superano in buona parte le precedenti previsioni normative.

Tale norma, all’art. 1, riconosce al trasporto pubblico locale un ruolo primario e prevede che la Regione Molise¹ debba perseguire, d’intesa ed in concorso con gli Enti locali, il miglioramento del Trasporto regionale ed il riequilibrio modale dei sistemi, per la realizzazione di un **sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture**.

Per il perseguimento di dette finalità, la Regione ha intrapreso le seguenti azioni²:

- a) ha determinato, di intesa con gli Enti Locali, **il livello dei servizi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini**;
- b) al fine di garantire la piena concorrenzialità nella gestione dei servizi di TPL, la regione ha dato avvio alla **procedura concorsuale per la scelta del gestore nel comparto gomma**;
- c) ha previsto, nella fase transitoria propedeutica alla conclusione della procedure di gara, nuovi **contratti di servizio per la gestione del servizio secondo principi di economicità ed efficienza**.

A partire dal 2010, la normativa ha subito diverse e sostanziali modifiche ed integrazioni, complice anche l’evoluzione delle norme nazionali in materia di TPL; di particolare rilievo sono quelle conseguenti alla approvazione delle **leggi finanziarie regionali, e della legge 28/08/2010 n.16, recante “misure di razionalizzazione della spesa regionale”**.

Il primo articolo modificato è il 5 - comma 1 sia al comma 2 - in cui sono elencati i compiti e le funzioni di carattere unitario esercitate dalla regione in materia di trasporto pubblico locale.

In particolare, il comma 1 risulta modificato alla lettera d) relativa ai **servizi minimi**³: le modifiche apportate con le leggi finanziarie regionali per gli anni 2010 e 2011, pongono in

¹ Nell’esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi della legge 15 marzo 1997, n. 59, nonché del decreto legislativo 19 novembre 1997 n. 422, nel rispetto della normativa comunitaria vigente e dello Statuto regionale

² Si precisa che, diversamente da quanto previsto dall’art. 1 c2 della LR 19/2000, la Regione Molise non ha delegato tutte le funzioni ed i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale alle Province

³ Il testo originario affidava alla regione il compito di individuare la rete dei servizi minimi, d’intesa con le province e gli altri enti locali.

capo alla Regione il compito di definire la rete dei servizi minimi di trasporto pubblico locale di area extraurbana ed approvare le reti dei servizi minimi di area urbana di ciascuno dei comuni indicati nell'art.74 della legge regionale 20 agosto 1984 n.19 (Campobasso, Isernia, Termoli, Cerro al Volturno, Larino, Vastogirardi), tenuto conto degli elementi elencati nell'art.11 comma 1, lettere a), b), c), d), e), f) della stessa legge 19/2000. La normativa attuale prevede che la giunta regionale debba definire i servizi minimi tenendo conto, anche in modo tra loro alternativo, dei seguenti elementi:

- a) necessaria integrazione tra le reti di trasporto;
- b) pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) fruibilità dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- d) esigenze di trasporto per persone con ridotta capacità motoria;
- e) necessaria riduzione della congestione e dell'inquinamento;
- f) effettivo utilizzo, in termini di passeggeri trasportati, dei servizi di linea di area extraurbana ed urbana autorizzati.

I servizi minimi, i cui costi sono a carico del bilancio regionale sono definiti a livello di bacino di traffico, in coerenza con quanto previsto dal Piano regionale dei trasporti e dai programmi triennali di cui all' articolo 5, comma 1, nonché ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo n. 422/1997 (art.11 co.2). L'intesa di cui al comma 2 dell'articolo 16 di quest'ultimo decreto è raggiunta, a livello di bacino di traffico dei trasporti su gomma, mediante stipulazione, entro il 31 ottobre di ciascun anno, tra la Regione e gli Enti locali interessati, a norma dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142⁴.

In attuazione della normativa regionale sui servizi minimi, occorre fare riferimento alle D.G.R. n. 434 del 31 maggio 2010⁵ e n. 771 del 23 settembre 2010⁶. Con tali delibere è stata adottata la Rete dei Servizi Minimi di Trasporto pubblico locale, rielaborata ai sensi degli artt.10 e 11 della legge 19/2000, ed in particolare:

- è stato fissato in km 11.111.468,90 il tetto massimo chilometrico dei Servizi Minimi di Trasporto pubblico locale a carico del bilancio Regionale;
- è stata definita la rete dei Servizi Minimi – Piano dei Servizi Minimi regionale – Pianificazione Linee Extraurbane;
- è stata definita la rete dei Servizi Minimi – Piano dei Servizi Minimi Regionali – Percorsi ed orari.

E' importante sottolineare come nel tempo la normativa regionale abbia modificato, rafforzandole, le **competenze della Giunta regionale**.

Il comma 2 dell'art.5 della legge 19/2000, infatti, è stato modificato dalla legge finanziaria 2010⁷ e prevede, tra l'altro, che la Giunta Regionale:

⁴ A seguito del mancato esercizio della delega alla Province, il piano dei servizi minimi è stato approvato dalla Regione previa concertazione con tutti gli *stakeholder* senza ricorrere all'istituto dell'Accordo di Programma

⁵ DGR avente ad oggetto "revisione e preadozione della Rete dei Servizi Minimi di TPL ai sensi degli art.10 e 11 della legge regionale n.3/2010. Invio alla terza Commissione del Consiglio Regionale ai sensi e per le finalità di cui al comma 1 art.11 della L.R. n.3/2010. Indizione della Conferenza dei Servizi ai sensi della legge 7 agosto 1990 n.241 e s.m.i. dell'art.16 del Decreto Legislativo n.422/1997 e dell'art.11 della L.R. n.19/2000"

⁶ La delibera 972 del 1 dicembre 2010 riapprova e adotta la rete dei servizi minimi, come prevista dalla delibera n.771/2010

⁷ Art. 10 c.2 - Modifiche alla legge regionale 24 marzo 2000, n. 19 - "Gli atti e i provvedimenti concernenti l'esercizio delle funzioni di cui alle lettere a), b), c), e) del precedente comma sono adottati dal Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale. Per le restanti funzioni di cui alle altre lettere dello stesso comma e per i compiti delegati dallo Stato ai sensi degli articoli 9 e 10 del decreto legislativo n. 422/1997, è delegata la Giunta regionale"

- definisce la rete dei servizi minimi del trasporto pubblico locale di area extraurbana e approva le reti dei servizi minimi di area urbana di ciascuno dei comuni indicati dall'art. 74, della L.R. 19/84;
- stabilisce le modalità per la determinazione delle tariffe realizzando l'integrazione tariffaria dei diversi modi di trasporto uniformando, per quanto possibile, il costo dei biglietti e degli abbonamenti per tutti i trasporti urbani regionali, anche tenendo conto delle fasce deboli, nonché l'ammontare delle sanzioni amministrative per i viaggiatori trovati sprovvisti di valido documento di viaggio.

L'art. 7 della legge 19/2000 indica, invece, **le competenze dei comuni in materia di trasporto pubblico locale**. Alla lettera a) sono occorse modifiche, in conseguenza delle leggi finanziarie per gli anni 2010 e 2011, dettate dalla necessità di rinnovare il testo in virtù delle nuove formulazioni degli altri articoli della legge 19/2000, relativamente alle procedure e alle competenze di approvazione della rete dei servizi minimi essenziali da parte della Giunta regionale, e in particolare prevede in capo ai comuni:

- l'organizzazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di area urbana;
- l'organizzazione e la gestione della rete dei servizi minimi essenziali a carico del bilancio regionale, approvata dalla Giunta regionale in conformità all'art.5 comma 1 lett. d) della legge di riferimento sui TPL, sia degli eventuali servizi aggiuntivi a carico del bilancio comunale.

L'organizzazione si ispira al principio della massima integrazione dei servizi di area urbana e dei servizi di bacino, con particolare attenzione alla organizzazione coordinata dell'offerta di trasporto nelle aree a domanda forte con fenomeni di elevato pendolarismo verso i centri urbani. La programmazione dei servizi aggiuntivi ha il solo limite della compatibilità con la rete dei servizi minimi.

E' rimasto invece invariato, rispetto alla originaria formulazione, il resto dell'art.7, in virtù del quale è di competenza dei comuni, in materia di TPL:

- a) la predisposizione dei piani urbani del traffico sulla base degli indirizzi regionali;
- b) la gestione delle risorse trasferite a titolo di investimenti e di spesa corrente per l'esercizio delle funzioni delegate secondo i principi generali stabiliti dalle leggi regionali in materia di organizzazione del trasporto e di investimenti e le scelte della programmazione regionale di bacino ed integrativa;
- c) lo svolgimento delle procedure concorsuali per l'individuazione del soggetto gestore e l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza sulla base dei principi e delle normative stabiliti dalla Regione;
- d) la stipula dei contratti di servizio relativi ai livelli minimi di servizio stabiliti d'intesa con la regione e sentite le OO.SS., nonché di eventuali servizi integrativi con onere a carico dei propri bilanci;
- e) l'applicazione della politica tariffaria sulla base dei principi e criteri stabiliti dalla regione;
- f) il monitoraggio dei contratti di servizio anche attraverso sistemi informatizzati di controllo della qualità basati sugli indicatori stabiliti dalla regione;
- g) l'applicazione del sistema delle agevolazioni tariffarie stabilite dalle leggi regionali e nel Piano Regionale dei Trasporti;
- h) lo svolgimento dei compiti di vigilanza amministrativa e finanziaria previsti dalle normative regionali e nazionali sulle aziende di trasporto compresi quelli relativi al personale.

Le procedure per l'affidamento dei servizi sono disciplinate dall'art.13 della legge 19/2000⁸, modificato sia dalla legge 12/2009 sia dalla legge finanziaria 2010. La normativa vigente prevede in capo alla Regione ed ai Comuni il compito di procedere all'affidamento dei servizi di trasporto facenti parte della rete dei servizi minimi.

Il comma 2 dell'art.13, modificato dalla legge finanziaria 2010, rinnova la disciplina relativa alla **procedura per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale di area extraurbana ed urbana**. Prevedendo che la rete extraurbana dei servizi minimi di trasporto pubblico locale, individuata dalla Giunta regionale, sia messa a gara in un **unico lotto**.

Analogamente, per il servizio di trasporto pubblico locale di area urbana, i Comuni, per l'affidamento dei servizi di competenza, svolgono le procedure concorsuali per l'individuazione del soggetto gestore⁹ cui affidare la rete dei servizi minimi essenziali individuata dalla Giunta regionale ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lett. d) della sopracitata legge¹⁰.

Relativamente all'affidamento dei contratti di servizio¹¹ con la delibera n.644 del 9 agosto 2011, in conformità all'art.14 della legge 19/2000¹², la Giunta Regionale ha approvato:

- **i contratti con le imprese esercenti il TPL validi per l'anno 2011** e fino all'aggiudicazione della gara pubblica per l'affidamento del servizio;
- **i programmi di esercizio** allegati ad ogni singolo contratto;
- le relazioni presentate dalle imprese relative alla giustificazione dei correttivi richiesti ed apportati dal Servizio Trasporti ai programmi di esercizio aziendali rispetto alla rete dei servizi minimi di TPL approvata;
- al fine di evitare compensazioni superiori e o minori rispetto ai costi è stata prevista la verifica dei bilanci delle aziende titolari del contratto secondo i criteri stabili dal Reg. CE 1370/2007.

⁸ Il testo originario prevedeva che, per l'affidamento dei servizi di trasporto facenti parte della rete dei servizi minimi, la Regione, le province ed i Comuni, in base alla rispettiva competenza attribuita dalla legge, avrebbero dovuto fare ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi in conformità con la normativa comunitaria e nazionale

⁹ I soggetti ammessi a partecipare alla gara ed i requisiti per la partecipazione alla stessa sono quelli previsti dal decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

¹⁰ Il comma 3, invece, nella sua attuale formulazione, è conseguente alla legge 12/2009, che ha anche introdotto i commi 3 bis e 3 ter. Indica i requisiti che devono possedere gli offerenti ai fini della partecipazione alla gara del trasporto pubblico locale extraurbano. Sono i seguenti:

- idonea capacità tecnica e professionale, prevista dalle vigenti leggi in materia;
- dimostrazione di avere svolto, in forma singola o associata, negli ultimi tre anni attività di trasporto pubblico locale, per una percorrenza annua non inferiore al 10 per cento dell'ammontare dei chilometri della rete dei servizi minimi posti a gara;
- capacità economica e finanziaria.

La capacità economica e finanziaria delle imprese concorrenti deve essere dimostrata, ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006, mediante uno dei seguenti documenti:

- bilancio dell'impresa, in forma singola o associata, dal quale risulti un valore della produzione in ciascuno degli ultimi tre esercizi, chiusi alla data di pubblicazione del bando, per attività di trasporto pubblico locale non inferiore a quattro milioni di euro;
- idonee referenze, rilasciate da almeno due istituti bancari, atte a dimostrare la capacità finanziaria dell'impresa.

¹¹ Al fine di assicurare la completa corrispondenza tra oneri per servizi e risorse disponibili al netto dei proventi tariffari, è stato previsto che i contratti di servizio, da stipularsi con le aziende di trasporto per l'anno 2010 e sino alla data di affidamento del servizio al gestore a seguito di avvenuta aggiudicazione della procedura concorsuale, devono obbligatoriamente indicare le caratteristiche dei servizi offerti ed il programma di esercizio di ciascuna azienda, così come risultanti dalla rete dei servizi minimi del trasporto pubblico locale di area extraurbana ed urbana definita dalla Giunta regionale, pena la nullità degli stessi.

¹² L'art.14 della legge 19/2000, così come modificato dalla legge finanziaria 2011, dispone sulla durata e sul contenuto dei contratti di servizio che devono definire in particolare:

- il periodo di validità di essi resta non superiore a sei anni, ma viene esclusa la rinnovabilità per un biennio.
- vengono specificati i criteri per la determinazione dell'importo dovuto all'affidataria del servizio. In particolare, l'ente affidante non deve computare i compensi attribuiti ai componenti dell'organo amministrativo se l'impresa è costituita in forma societaria, ovvero il compenso del lavoro prestato del lavoro o dell'opera svolta dall'imprenditore, dal coniuge, dai figli e dai familiari partecipanti all'impresa familiare di cui all'art.230 bis del codice civile, se l'impresa è costituita in forma individuale.
- La legge finanziaria 2011 integra l'art.14 della legge 19/2000 con l'art.5 bis, col quale, ai sensi dell'art.57 comma 7 del d.lgs.12 aprile 2006 n.163, viene vietato il rinnovo tacito dei contratti di servizio

1.1.1 Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010

Oltre agli interventi sulle norme cardine, occorre osservare che le leggi finanziarie regionali, con l'obiettivo di sostenere processi di razionalizzazione ed efficientamento nella gestione del Trasporto pubblico locale, hanno introdotto ulteriori disposizioni, che hanno meglio definito la materia del trasporto pubblico locale.

La legge 3/2010, con l'art.11, successivamente modificato dalla legge 2/2011, provvede a introdurre **disposizioni sulla rete dei servizi minimi, stabilendo che la Giunta regionale**, ai fini della indizione della procedura concorsuale per la scelta del gestore dei servizi, come da art.13 legge 19/2000, **definisce la rete dei servizi minimi del trasporto pubblico locale di area extraurbana ed approva le reti di area urbana**, definite da ciascuno dei Comuni indicati nell'art.74 legge 19/1984 (Campobasso, Isernia, Vastogirardi, Termoli, Cerro al Volturno, Larino).

In tale contesto, è importante sottolineare che la suddetta norma, ai fini della definizione della rete dei servizi minimi del trasporto pubblico locale di **area extraurbana, ha ridotto di un terzo l'ammontare chilometrico complessivo dei servizi di linea che risultavano autorizzati alla data di entrata in vigore della legge.**

Parallelamente, con riferimento ai servizi di TPL di **area urbana**, la legge finanziaria 2011¹³, inoltre, prevede, con decorrenza dall'anno 2011, **la riduzione di un quinto dell'ammontare chilometrico complessivo dei servizi di linea che risultano autorizzati alla data 31 dicembre 2009** per i comuni indicati nell'art. 74 della legge 19/1984¹⁴.

Inoltre, la leggi regionali n.16/2010 e n. 2/2012 intervengono sulla legge n. 19/1984, recante "Norme in materia di trasporti di competenza regionale – Deleghe", razionalizzando la normativa vigente in materia di agevolazioni tariffarie¹⁵.

La legge finanziaria 2012 incide sulla legge 19/1984 attraverso l'art.55, il quale sostituisce l'art.35, stabilendo che **il sistema tariffario urbano è determinato annualmente, per i servizi di competenza, dal Comune interessato, tenuto conto delle direttive impartite dalla Giunta Regionale.**

La legge finanziaria 2012, inoltre, interviene in materia di trasporti con gli artt. 56, 57.

L'art.56 prevede che:

¹³ Introducendo, rispetto all'art.11 della legge 3/2010, dopo il comma 2, il comma 2 bis

¹⁴ La riduzione di 1/5 dell'ammontare complessivo di servizi di linea affidati si applica a decorrere dalla data di scadenza del contratto di servizio, per i comuni che al 1 febbraio 2011 avevano esperito procedura di gara ad evidenza pubblica.

¹⁵ La prima modifica l'art.28 bis, introdotto con la legge regionale 26/2003, il quale indica le categorie aventi il diritto a fruire della libera circolazione sugli autobus adibiti a servizi pubblici di linea di interesse regionale o comunale. Questa è riservata a:

- i funzionari addetti alla vigilanza dell'Assessorato regionale ai Trasporti e degli altri Enti concedenti, muniti di apposita tessera di servizio rilasciata dalle rispettive Amministrazioni;
- gli appartenenti alle Forze di Polizia nonché i militari delle Forze Armate in servizio di pubblica sicurezza;
- i titolari di tessera di vigilanza e libera circolazione rilasciata dallo Stato per le linee automobilistiche;
- coloro che esplicano compiti di servizio attivo su disposizioni dei gestori, limitatamente ai propri servizi;
- i ciechi con residuo visivo fino a 1/10 in entrambi gli occhi ottenuto anche con correzione di lenti;
- i grandi invalidi di guerra, di lavoro, di servizio e civili;
- i mutilati e gli invalidi di guerra, gli invalidi civili per causa di guerra ed assimilati, con una percentuale di invalidità non inferiore al 74%;
- gli invalidi del lavoro e civili con una percentuale di invalidità non inferiore al 74%;
- i sordomuti;
- i mutilati ed invalidi per servizio fino all'8a categoria.

- la Giunta regionale stabilisca le **modificazioni al sistema tariffario urbano**¹⁶;
- **l'ammontare delle risorse trasferite a ciascuno dei Comuni sia ridotto prevedendo che la riduzione avvenga in misura corrispondente ai maggiori incassi derivanti dagli aumenti dei proventi tariffari;**

L'art.57 prevede che, per assicurare la completa corrispondenza tra oneri e risorse disponibili per il **finanziamento dei servizi ferroviari di interesse regionale e interregionale**, nei contratti di servizio siano convenute clausole, a pena di nullità che assicurino la revisione automatica delle condizioni concordate in caso di riduzione dei trasferimenti statali.

Viene stabilito, infine, che **i trasferimenti dallo Stato per il trasporto pubblico locale si considerano destinati indifferenziatamente al trasporto su gomma ed al trasporto ferroviario.**

In conclusione è possibile affermare che il nuovo assetto normativo e le conseguenti azioni di razionalizzazione ed efficientamento del TPL individuate hanno concorso al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

1. riduzione della spesa;
2. avvio di un nuovo modello di governance in termini di competenze dei diversi livelli istituzionali coinvolti;
3. avvio di percorsi di efficientamento e integrazione.

In particolare il percorso normativo e amministrativo intrapreso dalla Regione Molise è sintetizzato nel quadro sinottico in allegato (cfr allegato 1).

1.2 L'applicazione dell'art. 3-bis e l'individuazione del Bacino Regionale

L'art. 3 bis del Decreto Legge n. 138/2011 ha introdotto la disciplina riguardante la definizione degli ambiti ottimali e dei criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali, prevedendo che le regioni potessero individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio.

La normativa regionale ha nei fatti anticipato le previsioni della disciplina statale, programmando la rete dei servizi offerti sulla base di un unico bacino a livello regionale. Infatti la Regione Molise con Legge Regionale n. 12/2009¹⁷ ha previsto l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale extraurbano mediante l'esperimento di una gara avente ad oggetto la gestione della rete regionale dei servizi minimi di trasporto pubblico locale extraurbano su un unico lotto.

¹⁶ Fissando adeguati parametri che tengano in ogni caso conto del tasso di variazione del potere di acquisto accertato dall'ISTAT con l'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati

¹⁷ Art. 1 - Modifiche ed integrazioni all'articolo 13 della legge regionale 24 marzo 2000, n. 19

Con la delibera 783 del 31 agosto 2011¹⁸ è stata indetta la **gara per l'affidamento del servizio di TPL del bacino unico regionale**, la cui procedura è stata oggetto di **verifica di parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato**.

L'autorità ha evidenziato la necessità che la decisione di mettere a gara un unico lotto per tutti i servizi di trasporto extraurbano fosse supportata da un'analisi tesa a verificare che i vantaggi derivanti da tale configurazione del servizio fossero tali da compensare i costi concorrenziali derivanti dall'impatto negativo sul numero potenziale di partecipanti alla gara.

Le osservazioni avanzate dall'Autorità sono state successivamente formulate anche dall'**Osservatorio Trasporti**, evidenziando la necessità da parte della Regione di attivarsi al fine di conformarsi alle indicazioni ricevute, o comunque di predisporre la documentazione attestante l'impossibilità di seguire una procedura diversa.

A seguito delle informazioni fornite e dalle azioni intraprese dalla Regione Molise, l'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato, nel giugno 2012, ha condiviso la scelta regionale di mantenere la gestione in esclusiva per l'intero bacino di trasporto locale extraurbano.

Tale decisione è risultata legittima e opportuna sulla base della valutazione di diversi elementi quali, tra gli altri, gli esiti della revisione dei servizi minimi e la conseguente esiguità della rete, gli obblighi di servizio pubblico, le compensazioni economiche (alla luce dei vincoli di finanza pubblica) e la conseguente rivalutazione della redditività del servizio. Inoltre, di particolare rilievo è stata la circostanza che l'ammontare dei costi di produzione è significativamente superiore ai ricavi da traffico e che il territorio è morfologicamente caratterizzato da aree a domanda pressoché nulla, del tutto inadatte ad attrarre l'iniziativa economica privata nel caso in cui si procedesse al loro scorporo.

¹⁸ avente ad oggetto "indizione di gara, mediante procedura ristretta, ai sensi del comma 2, art.55 del D.lgs. n. 163/2006. Approvazione e pubblicazione del bando di gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del bacino unico regionale. D.lgs. N.422/1997 e L.R.19/2000"

2 Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione

Nel presente paragrafo, attesa la relazione biunivoca causa/effetto e trasporti/territorio, viene descritto l'assetto territoriale, socio-economico e demografico della Regione.

Si ritiene infatti che tali aspetti siano essenziali per la conoscenza e l'interpretazione della struttura della domanda di mobilità, potenziale ed espressa, nella sua configurazione attuale e per possibili analisi evolutive della stessa. Sono stati utilizzati, a tale proposito, indicatori di tipo quantitativo relativi a:

- caratteristiche della popolazione;
- caratteristiche della mobilità;
- alle particolarità territoriali;
- ricadute complessive sulla domanda di mobilità.

Con riferimento alle analisi di seguito riportate, è emerso quanto segue:

- invecchiamento della popolazione residente superiore alla media nazionale
- bassa mobilità della popolazione in funzione dell'invecchiamento della popolazione
- morfologia del territorio poco adatta, se non costi di investimento molto alti, alla programmazione di un servizio di TPL, in particolare ferroviario, veloce e con elevati indici di carico
- presenza di pochi centri con un tasso di mobilità intra/extra regionale alto e poi numerosi piccoli comuni, dispersi sul territorio, con bassa domanda di mobilità e un tasso di invecchiamento elevato.

2.1 Assetto territoriale e socio-economico della regione

Le tematiche affrontate con la riprogrammazione dei servizi connessi al Trasporto Pubblico Locale sono molteplici, ma possono essere interpretate in maniera univoca se si guarda all'obiettivo comune che esse perseguono: miglioramento del servizio in termini di qualità, performance, accessibilità e fruibilità da parte dell'utenza. Premesso ciò, l'analisi del territorio e quella socio-economica costituiscono il punto di partenza per un' adeguata riprogrammazione del servizio offerto.

2.1.1 Parametri territoriali

Sul territorio molisano insistono 136 comuni la maggior parte dei quali presenta un numero di abitanti inferiore a 5000 e solo 4 comuni presentano una popolazione che si colloca nella fascia di ampiezza compresa tra i 10.000 e i 50.000 abitanti. Quest'ultimi si concentrano nelle città capoluogo, Campobasso e Isernia, a Termoli sulla costa orientale e a Venafro nella parte occidentale ai confini con il Lazio e la Campania. Tale modello insediativo risulta determinante per la predisposizione del documento in oggetto. Nel ridisegnare l'offerta complessiva dei servizi, adottando un ottica di integrazione tra i servizi ferroviari e il sistema di trasporto locale su gomma, l'obiettivo perseguito è l'efficientamento dell'intero sistema nelle sue diverse modalità consentendo l'esercizio del diritto alla mobilità da parte dei cittadini su scala locale (urbana e extraurbana).

Come si evince dalla tabella seguente in Molise l'80% dei comuni ha meno di 5.000 abitanti mentre non sono presenti Comuni con una popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

Tab.1 Comuni per classi di ampiezza

Superficie territoriale regionale	km ²	% superficie territoriale regionale	n. comuni
Comuni > 100.000 abitanti	N/A	N/A	N/A
50.000 abitanti < Comuni ≤ 100.000 abitanti	N/A	N/A	N/A
10.000 abitanti < Comuni ≤ 50.000 abitanti	227,35	5,10%	4
5.000 abitanti < Comuni ≤ 10.000 abitanti	579,24	12,99%	7
Comuni ≤ 5.000 abitanti	3.654,06	81,92%	125
Superficie territoriale totale regionale	4.460,65	100,00%	136

Fonte: ISTAT – Censimento 2011- Elaborazione NVVIP- Regione Molise

Come si evince dalle tabella seguenti, il Molise è una regione a scarsa densità abitativa intesa come rapporto tra numero di abitanti per Km² che è pari a circa 70,32 .Tale dato risulta essere notevolmente inferiore rispetto a quello registrato per la maggior parte delle regioni dell'intero territorio nazionale. Tra le due province molisane, quella più densamente popolata risulta essere il capoluogo regionale. Su una popolazione di 313.660 mila abitanti solo 48.747 risiede a Campobasso e 22.025 a Isernia pari a 22,5% del totale. La popolazione, come già evidenziato, è così parcellizzata nei 136 comuni della regione e questo fenomeno, unitamente alle caratteristiche della dotazione infrastrutturale, rappresenta una delle principali criticità territoriali.

Diventa così necessario attuare delle iniziative volte a superare l'annoso dualismo tra grandi centri e piccoli comuni. Ciò è fondamentale per garantire una equa distribuzione dei servizi sul territorio e per assicurare l'organizzazione della rete dei servizi minimi essenziali qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini.

Tab.2 Dati demografici dei quattro principali comuni molisani

Comune	Popolazione	Densità (abitanti/km ²)
CAMPOBASSO	48.747	868,78
ISERNIA	22.025	318,51
TERMOLI	32.793	589,38
VENAFRO	11.236	241,89
Molise	11.4801	504,95

Fonte: ISTAT – Censimento 2011- Elaborazione NVVIP- Regione Molise

La superficie regionale si compone per il 44,72% circa di aree collinari e per 55,28% circa di aree montane. Secondo le statistiche ISTAT, nel 2011 la percentuale di popolazione abitante in aree montane è pari a circa il 49,36% del totale e quella abitante nelle aree collinari è pari al 50,64%.

La gestione del trasporto molisano deve confrontarsi con tale conformazione morfologica.

Il prospetto seguente riassume la suddivisione dei Comuni molisani in base alle caratteristiche morfologiche della regione, la quale non presenta aree pianeggianti.

Tab.3 Popolazione residente per fascia altimetrica

Area altimetrica	Popolazione residente			Comuni	
	Valore assoluto	% del totale	Densità demografica	Numero	% del n. totale dei comuni
Territorio area montana	154.831	49,36%	62,79	84	61,76%
Territorio area collinare	158.829	50,64%	79,62	52	38,24%
Territorio area pianeggiante	N/A	0,00%	N/A	N/A	0,00%
Totale	313.660	100,00%	70,32	136	100,00%

Fonte: Istat – Censimento 2011 - Elaborazione NVVIP- Regione Molise

2.1.2 Parametri socio-economici

La Regione Molise, non differentemente dalle altre realtà territoriali d'Italia, è stata investita dalla crisi economica nazionale e internazionale del biennio 2008-2009, che ha portato ad un sostanziale squilibrio dei mercati finanziari e ad una conseguente contrazione della produzione di beni e servizi, generando quindi nuove emergenze nel tessuto economico produttivo regionale.

Le informazioni sulla dinamica del mercato del lavoro, desunte dai dati dell'indagine Istat, segnalano per la nostra regione una situazione più preoccupante di quella riscontrata a livello nazionale. Le caratteristiche della realtà locale sono, infatti, improntate da un tasso di occupazione più basso rispetto a quello dell'intero Paese pari al 50,7% contro il 56,8% dell'Italia, (percentuale che diventa più elevata per la provincia di Isernia pari al 55,3% contro il 48,9% della provincia di Campobasso), mentre, il tasso di disoccupazione regionale è del 12,0% rispetto alla media nazionale pari al 10,7%. Anche in questo caso vi sono delle differenze fra le due province molisane: se nel capoluogo la disoccupazione raggiunge valori pari al 13,6%, nella provincia di Isernia il tasso di disoccupazione si ferma all'8,1%¹⁹.

Analizzando, poi, il tasso di occupazione per fasce di età emerge un aspetto notevolmente critico per quanto riguarda la componente giovanile del mercato del lavoro molisano. Per questa infatti nel 2012 il tasso diminuisce di altri 2 punti percentuali rispetto al 2011.

Per ciò che concerne il tasso di inattività si osserva che fra il 2004 e il 2011 gli inattivi disponibili a lavorare ma che non cercano attivamente (gli scoraggiati) in Molise sono aumentati del 42% circa: sono passati da circa 6 mila e 800 unità a quasi 10 mila (9.776). Al contrario risultano in diminuzione quelli, sempre inattivi, che cercano lavoro ma non sono

¹⁹ Rapporto Unioncamere 2013

disponibili a lavorare da subito: la diminuzione in termini percentuali è dell'8% circa che equivale a circa -400 unità rispetto al 2004.²⁰

In tale contesto la qualità dei servizi di trasporto e l'efficienza delle infrastrutture giocano un ruolo fondamentale per agevolare il perseguimento di una strategia di potenziamento del territorio regionale che permette ai cittadini di cogliere le opportunità del mercato del lavoro.

Si sottolinea inoltre come il Molise sia caratterizzato da un saldo naturale negativo della popolazione accompagnato da invecchiamento demografico.

Il Molise è caratterizzato da un saldo naturale negativo della popolazione accompagnato da invecchiamento demografico. Coerentemente tassi di natalità ridotti e maggiori aspettative di vita trasformeranno la piramide demografica, la percentuale di persone in età lavorativa si sta restringendo, mentre il numero relativo dei pensionati è in espansione. Ciò genera un maggiore bisogno di strutture e servizi socio-assistenziali. Tali cambiamenti demografici hanno diverse implicazioni per il sistema dei trasporti. L'offerta di tali servizi in regione, pur preservando i collegamenti diretti casa-scuola e casa-lavoro dedicati prevalentemente all'utenza pendolare, deve essere strutturata in modo da poter affrontare le sfide che, volte a garantire la mobilità e il trasporto degli anziani, riguardano l'accessibilità, da parte degli stessi, dei servizi di trasporto, la disponibilità di trasporti in zone meno servite come quelle rurali e periferiche; i sistemi di trasporto pubblico orientati alla domanda per un numero crescente di clienti anziani.

La previsione, dunque, di voler salvaguardare l'attuale rete dei servizi di trasporto, va proprio in questa direzione.

Al 2011 la popolazione che invecchia, in Molise, rappresenta circa il 22,1% del totale regionale. Tra gli indicatori sintetici adatti a misurare il livello di invecchiamento della popolazione, l'Istat rileva che l'indice di vecchiaia nel Molise, nei 10 anni tra le due rilevazioni censuarie, sale dal 148,4% al 178,1%, valore quest'ultimo ben al di sopra di quello dell'Italia nel suo complesso pari a 144,5. In entrambe le province, nel periodo intercensuario considerato, l'indice di vecchiaia è notevolmente aumentato, passando da 145,4% a 173,2% in provincia di Campobasso e da 156,4% a 191,9% in provincia di Isernia. L'Indice di dipendenza dei giovani passa dal 22,1% al 19,0%; l'Indice di dipendenza degli anziani invece varia dal 32,8% al 33,8% e quello totale dal 55,0% al 52,8%. L'indice di dipendenza dei giovani è diminuito passando da 22,3 a 19,5 in provincia di Campobasso e da 21,8 a 17,8 in provincia di Isernia. Specularmente, l'indice di dipendenza degli anziani è cresciuto da 32,4% a 33,7% in provincia di Campobasso ed è rimasto costante in provincia di Isernia (34,1%). L'indice di dipendenza totale, invece, è diminuito da 54,6% a 53,2% in provincia di Campobasso e da 55,8% a 51,8% in provincia di Isernia.

Rilevanti, per una adeguata progettazione della rete dei trasporti, sono i bisogni degli studenti molisani per consentire loro di raggiungere la scuola o l'università. Il 32,6% (compresi i bambini che vanno all'asilo) utilizzano mezzi pubblici o collettivi, un po' al di sotto della media nazionale pari al 33,33%. Gli studenti che frequentano l'università molisana, al 2009, rappresentano il 61,22% mentre il 38,78% si è recato fuori regione.

²⁰ Rapporto Unioncamere 2013

Tab.4 Parametri sociali

Parametri sociali	Anno
Indicatori di occupazione:	2012
Tasso di occupazione	50,7%
Tasso di disoccupazione	12,01%
Tasso di inattività	42,3%
Indici di dipendenza e età:	2011
Indice di dipendenza degli anziani	33,8%
Indice di dipendenza giovanile	19%
Indice di dipendenza totale	52,8%
Anno	2011
Popolazione che invecchia	22,1%
Numero studenti scuole superiori II grado	15.777
Anno	2009
Numero studenti universitari	10.468
<i>Residenti in Molise</i>	6.408
<i>Residenti in altre regioni</i>	4.060

Fonte ISTAT ed elaborazione NVVIP- Regione Molise

Come si evince dalle tabelle di seguito riportate, con riferimento al reddito delle famiglie consumatrici, relativamente alle province di Campobasso e di Isernia, si è registrato nel periodo 2010-2011 un aumento percentuale pari rispettivamente all'1,4 % (per la provincia di Campobasso) e all'1,6% (per la provincia di Isernia).

Tab.5 Reddito disponibile delle famiglie consumatrici pro capite per provincia (valori in euro e variazioni percentuali)

Provincia	2010	2011	Var.% 2011/2010
CAMPOBASSO	14.345	14.548	1,4%
ISERNIA	13.954	14.177	1,6%

Fonte: Elaborazioni Ufficio Studi e Ricerca Unioncamere Molise su dati Unioncamere-Istituto Guglielmo Tagliacarne

Il reddito disponibile procapite delle famiglie molisane si colloca al di sotto della media nazionale - che è pari rispettivamente a euro 17.073 per l'anno 2010 e euro 17.337 per l'anno 2011 - ma è al di sopra della media delle altre regioni meridionali - che pari ad euro 12.648 per l'anno 2010 e euro 12.823 per l'anno 2011.

Tab.6 PIL pro capite a prezzi di mercato per regione, periodo 2010 - 2011

Regioni	2010	2011	CAGR
Piemonte	27.820,1	28.276,9	0,016420
Valle d'Aosta	34.720,8	35.264,8	0,015668
Lombardia	33.248,7	33.483,8	0,007071
Trentino Alto Adige	33.329,8	33.556,3	0,006796
Bolzano	36.212,8	36.603,7	0,010795

Trento	30.565,0	30.633,8	0,002251
Veneto	29.364,0	29.881,9	0,017637
Friuli Venezia Giulia	28.902,3	29.401,7	0,017279
Liguria	27.075,6	27.396,2	0,011841
Emilia Romagna	31.078,9	31.688,9	0,019627
Toscana	27.853,8	28.209,4	0,012767
Umbria	23.772,0	23.988,9	0,009124
Marche	26.002,0	26.412,2	0,015776
Lazio	29.406,7	29.430,0	0,000792
Abruzzo	21.499,7	22.062,0	0,026154
Molise	20.098,0	20.173,1	0,003737
Campania	16.573,7	16.601,2	0,001659
Puglia	17.246,2	17.545,5	0,017355
Basilicata	17.576,0	18.437,4	0,04901
Calabria	16.545,9	16.876,6	0,019987
Sicilia	16.957,8	17.189,0	0,013634
Sardegna	19.710,5	20.071,4	0,01831
Italia	25.677,8	26.002,9	0,012661

Fonti: ISTAT, Conti economici regionali ed elaborazione NVVIP- Regione Molise

Questi anni di congiuntura economica sfavorevole hanno manifestato i propri effetti sulle grandezze macroeconomiche che vengono utilizzate per misurare lo stato di salute e le capacità di crescita di un'economia. Tra queste assume rilevanza il Pil (prodotto interno lordo). Le rilevazioni Istat hanno evidenziato nel 2011 una contrazione regionale nell'ordine del -1,9%, tra i valori più significativi a livello nazionale, la cui gravità si evince se riferita al periodo 2007-11 (-3,0%); le proiezioni di Unioncamere prevedono che nel 2013, a fronte di una contrazione nazionale del Pil pari all'1%, il Molise subirà una flessione nell'ordine del -1,3%, comunque più contenuta rispetto a quella attesa per il Mezzogiorno (-1,7%) ma pur sempre significativa in quanto preceduta da una contrazione del Pil regionale registrata nel 2012 pari al -3,1%.

Si evidenzia che il CAGR riferito solo al 2010 e al 2011 ha un valore positivo ma non sembra essere rilevante (0,37%) ed è tra i più bassi rispetto a quelli registrati dalla maggior parte delle altre regioni italiane.

Tab.7 Confronto regionale per PIL e abitanti

Regione e Ripartizione Geografica	PIL complessivo M€	PIL pro-capite €
Piemonte	126199,7	28276,9
Valle d'Aosta	4531,5	35264,8
Lombardia	333475,3	33483,8
Bolzano (Provincia Autonoma)	18664,2	36603,7
Trento (Provincia Autonoma)	16288,0	30633,8

Veneto	147903,4	29881,9
Friuli Venezia Giulia	36355,2	29401,7
Liguria	44285,9	27396,2
Emilia Romagna	140942,6	31688,9
Toscana	105991,1	28209,4
Umbria	21784,3	23988,9
Marche	41411,6	26412,2
Lazio	169349,0	29430,0
Abruzzo	29655,7	22062,0
Molise	6447,3	20173,1
Campania	96898,1	16601,2
Puglia	71792,8	17545,5
Basilicata	10826,4	18437,4
Calabria	33950,6	16876,6
Sicilia	86837,1	17189,0
Sardegna	33637,6	20071,4
Totale Italia	1579659,2	26002,9

Fonte: Istat

Tab.8 PIL Regione Molise a prezzi correnti e PPP

Indicatori economici	2010	2011	2011/2010	CAGR
PIL Molise a prezzi correnti (Euro mln)	6.431,37	6.447,33	0,25%	0,25%
PIL Molise pro capite a prezzi correnti (Euro)	20.098	20.173,1	0,37%	0,37%

Fonte: Dati ISTAT

2.2 Domanda e Offerta attuale di trasporto

2.2.1 Rete regionale dei servizi di trasporto pubblico locale - ferro

Nel presente paragrafo vengono descritte le modalità di concessione della rete (servizio delegato) e le ricadute sulla governance del servizio unitamente ad un focus sul Contratto di Servizio con Trenitalia.

La rete ferroviaria molisana si estende per 265 km di cui 242 km a semplice binario, 205 Km non elettrificati e 60 Km elettrificati.

Tab.9 Rete ferroviaria in esercizio per tipologia e regione Anno 2011

REGIONI	Percentuale sul totale della rete					Chilometri di rete totale per 100 km ²
	A binario non elettrificato	Elettrificato		Totale	di cui:	
		A binario semplice	A binario doppio		Alta velocità	
Piemonte	30,2	29,9	39,9	100	6	7,4
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	100	-	-	100	-	2,5
Liguria	3,6	33,3	63,1	100	-	9,2
Lombardia	16,9	36,1	47	100	3,6	7
Trentino-Alto Adige/Südtirol	18,8	27	54,2	100	-	2,6
Veneto	34,1	14,5	51,4	100	-	6,5
Friuli-Venezia Giulia	18,1	18,1	63,8	100	-	6
Emilia-Romagna	6,7	33,6	59,8	100	17,8	5,8
Toscana	34	14,3	51,7	100	1,3	6,4
Umbria	5,3	45,9	48,8	100	-	4,4
Marche	37,8	11,7	50,5	100	-	4,1
Lazio	8,4	20,8	70,8	100	11,8	7
Abruzzo	39,3	37,2	23,5	100	-	4,9
Molise	74	17,4	8,7	100	-	6
Campania	21,4	20,9	57,7	100	7,7	8,2
Puglia	28	21,6	50,4	100	-	4,3
Basilicata	39,2	55,6	5,2	100	-	3,5
Calabria	42,6	24,5	32,7	100	-	5,6
Sicilia	41,9	45,1	12,9	100	-	5,4
Sardegna	100	-	-	100	-	1,8
Nord-ovest	23	32,3	44,8	100	4,2	7,2
Nord-est	19,5	23,8	56,7	100	7	5,3
Centro	22,3	19,7	58	100	4,7	5,9
Centro-Nord	21,7	25,7	52,6	100	5,2	6,1
Mezzogiorno	41,4	29,2	29,4	100	1,5	4,7
Italia	28,5	26,9	44,6	100	3,9	5,5

Fonte: Elaborazioni Istat su dati Rfi 2011

Le linee ricomprese nel contratto di servizio sono 23 di cui 18 interregionali e 5 regionali e sono così distinte:

Tab.10 Linee interregionali

Linee (a)	Lunghezza linea ferro (km) (b)	Km offerti sulla linea ferro (c)	Lunghezza linea bus integrativi distinti per percorsi	Km offerti sulla linea bus integrativi (e)	Km offerti sulle linee (c+e)
			(km) (d)		
Campobasso - Napoli	181,685	199.490,14	-	-	199.490,14
Napoli - Campobasso	181,685	254.540,69	-	-	254.540,69
Campobasso - Roma	244,639	521.815,00	-	-	521.815,00
Roma - Campobasso	244,639	447.689,38	-	-	447.689,38
Campobasso - Cassino	134,673	40.805,92	-	-	40.805,92
Cassino - Campobasso	106,657	64.740,80	-	-	64.740,80
Campobasso - Pescara	176,674	53.532,22	-	-	53.532,22
Pescara - Campobasso	176,674	53.532,22	-	-	53.532,22
Campobasso - Benevento	84,311	25.546,23	63,00; 70,00; 96,00	66.846,00	92.392,23
Benevento - Campobasso	84,311	25.546,23	63,00; 70,00; 96,00	66.846,00	92.392,23
Isernia - Vairano	-	-	42	35.154,00	35.154,00
Vairano - Isernia	-	-	42	9.702,00	9.702,00
Campobasso - Vairano	-	-	97	22.989,00	22.989,00
Vairano - Campobasso	-	-	97	52.380,00	52.380,00
Venafro - Vairano	-	-	21	12.726,00	12.726,00
Vairano - Venafro	-	-	21	12.726,00	12.726,00
Isernia - Castel di Sangro	-	-	62	75.144,00	75.144,00
Castel di Sangro - Isernia	-	-	62	75.144,00	75.144,00
TOTALI LINEE INTERREGIONALI	-	1.687.238,83	-	429.657,00	2.116.895,83

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi. Elaborazione su dati Trenitalia

Tabella 11 Linee regionali

Linee	Lunghezza linea ferro (km)	Km offerti sulla linea ferro	Lunghezza linea bus integrativi distinti per percorsi	Km offerti sulla linea bus integrativi	Km offerti sulle linee
(a)	(b)	(c)	(km)	(e)	(c+e)
			(d)		
Campobasso - Isernia	57,53	17.431,59	55,59	34.542,00	51.973,59
Isernia - Campobasso	57,53	17.431,59	59	17.877,00	35.308,59
Campobasso - Termoli	87,206	175.371,28	82	59.860,00	235.231,28
Termoli - Campobasso	87,206	175.022,46	82	59.860,00	234.882,46
Venafro - Isernia			21	6.363,00	6.363,00
TOTALI LINEE REGIONALI	-	385.256,92	-	178.502,00	563.758,92
TOTALI KM OFFERTI	-	2.072.495,75	-	608.159,00	2.680.654,75

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi. Elaborazione su dati Trenitalia

I servizi ferroviari effettuati in Molise sono unicamente quelli di cui all'art. 9 del Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e sono resi, sia con treni che con bus, da Trenitalia S.p.A.. I treni nazionali transitano unicamente lungo la costa molisana in direzione Nord e/o Sud e solo alcuni di essi fermano alla stazione di Termoli.

La rete infrastrutturale che risale ai primi anni del novecento è stata oggetto negli anni di soli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, ma mai di rilevanti interventi di riqualificazione se si eccettuano i lavori di risagomatura delle gallerie, contestuale all'abbassamento del piano del ferro, per consentire il transito dei tre nuovi treni tipo "*Minuetto diesel*" il cui acquisto è stato cofinanziato dalla Regione Molise nell'anno 2005

Le **stazioni ferroviarie** presenti sul suolo molisano ed abilitate a svolgere servizio viaggiatori sono **27** di cui solo **4 presenti** (Isernia, Carpinone, Campobasso e Termoli) (fonte RFI), le restanti sono: Baranello, Bojano, Bonefro-Santa Croce di Magliano, Campobasso, Campolieto-Monacilioni, Campomarino, Carovilli-Roccasicura, Carpinone, Casacalenda-Guardialfiera, Isernia, Larino, Matrice-Montagano, Montenero di Bisaccia-Petacciato, Pescolanciano-Chiauci, Ripabottoni-Sant'Elia, Roccaravindola, Sant'Agapito-Longano, San Giuliano del Sannio, San Pietro Avellana-Capracotta, Sepino, Sessano del Molise, Sesto Campano, Termoli, Vastogirardi, Venafro, Villa San Michele, Vinchiatturo.

Le stazioni, costruite nel corso del diciannovesimo secolo, non sono state oggetto di significativi interventi di riqualificazione e permangono in condizioni di funzionalità appena sufficienti.

In particolare, la dotazione infrastrutturale presente nella regione può così ripartirsi:

Tab. 12 Settore ferroviario - Dotazione infrastrutturale

	Valore
Dotazione infrastrutturale ferroviaria (espressa in km/km²)	0,060
Dotazione infrastrutturale (espressa in km per 1.000 abitanti)	0,85
Numero di stazioni per abitante a livello regionale (ogni 1.000 abitanti)	0,086

Fonte: Dati Trenitalia

2.2.1.1 Domanda: numero spostamenti e passeggeri

I dati riportati nella tabella seguente evidenziano come più del 30% degli spostamenti, ovvero il 63% dei passeggeri trasportati, sia indirizzato verso due grandi centri (Roma e Napoli), mentre poco più del 10% del totale sia costituito da spostamenti infraregionali.

Tab.13 TPL su ferro - Numero spostamenti e passeggeri, Anno 2012

Relazioni	Numero spostamenti anno			Passeggeri anno			Media passeggeri giorno
	Treni	Bus integrativi	TOTALE	Treni	Bus integrativi	TOTALE	
Campobasso - Napoli	1.098	-	1.098	151.671	-	151.671	416
Napoli - Campobasso	1.401	-	1.401	182.121	-	182.121	499
Campobasso - Roma	2.133	-	2.133	367.680	-	367.680	1007
Roma - Campobasso	1.830	-	1.830	294.045	-	294.045	806
Campobasso - Cassino	303	-	303	19.089	-	19.089	52
Cassino - Campobasso	607	-	607	63.055	-	63.055	173
Campobasso - Pescara	303	-	303	21.816	-	21.816	60
Pescara - Campobasso	303	-	303	25.452	-	25.452	70
Campobasso - Benevento	303	909	1.212	4.905	35.148	40.053	110
Benevento - Campobasso	303	909	1.212	5.151	31.815	36.966	101
Isernia - Vairano	-	837	837	-	19.020	19.020	52
Vairano - Isernia	-	231	231	-	7.392	7.392	20
Campobasso - Vairano	-	237	237	-	13.983	13.983	38
Vairano - Campobasso	-	540	540	-	37.812	37.812	104
Venafro - Vairano	-	606	606	-	7.575	7.575	21
Vairano - Venafro	-	606	606	-	6.666	6.666	18
Isernia - Castel di Sangro	-	1.212	1.212	-	21.816	21.816	60
Castel di Sangro -	-	1.212	1.212	-	20.907	20.907	57

Isernia	-			-			
Campobasso - Isernia	303	606	909	909	19.695	20.604	56
Isernia - Campobasso	303	303	606	12.726	8.484	21.210	58
Campobasso - Termoli	2.011	730	2.741	67.354	18.980	86.334	237
Termoli - Campobasso	2.007	730	2.737	55.614	25.550	81.164	222
Venafro - Isernia	0	303	303	-	13.635	13.635	37
TOTALI	13.208	9.971	23.179	1.271.588	288.478	1.560.066	4.274

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi. Elaborazione su dati Trenitalia

2.2.1.2 Offerta: direttrici, treni*km prodotti, numero addetti settore

Le relazioni effettuate nell'anno 2012 sulle direttrici Abruzzo, Campania, Lazio e locali sono 23, di cui 18 interregionali e 5 regionali, per un programma di esercizio di 39 treni/giorno e 33 bus/giorno ed un totale di 2.072.495,75 treni*km e 608.159 bus*km offerti.

Le relazioni sono distinte in relazioni interregionali e regionali, come si evince dalle tabelle che seguono.

Tab. 14 Relazioni interregionali (dati Trenitalia)

Relazioni interregionali		Totale treni*km	Bus*km <i>servizio integrativo</i>
1	Campobasso - Napoli	199.490,14	-
2	Napoli - Campobasso	254.540,69	-
3	Campobasso - Roma	521.815,00	-
4	Roma - Campobasso	447.689,38	-
5	Campobasso - Cassino	40.805,92	-
6	Cassino - Campobasso	64.740,80	-
7	Campobasso - Pescara	53.532,22	-
8	Pescara - Campobasso	53.532,22	-
9	Campobasso - Benevento	25.546,23	66.846,00
10	Benevento - Campobasso	25.546,23	66.846,00
11	Isernia - Vairano	-	35.154,00
12	Vairano - Isernia	-	9.702,00
13	Campobasso - Vairano	-	22.989,00
14	Vairano - Campobasso	-	52.380,00
15	Venafro - Vairano	-	12.726,00
16	Vairano - Venafro	-	12.726,00
17	Isernia - Castel di Sangro	-	75.144,00
18	Castel di Sangro - Isernia	-	75.144,00
TOTALE		1.687.238,83	429.657,00

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi.

Tab.15 Relazioni regionali (dati Trenitalia)

Relazioni regionali		Totale treni*km	Bus*km <i>servizio integrativo</i>
1	Campobasso – Isernia	17.431,59	34.542,00
2	Isernia – Campobasso	17.431,59	17.877,00
3	Campobasso – Termoli	175.371,28	59.860,00
4	Termoli – Campobasso	175.022,46	59.860,00
5	Venafro-Isernia	-	6.363,00
TOTALE		385.256,92	178.502,00

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi

La tabella che segue evidenzia un aumento nella produzione sia di treni-km che di bus-km dal 2010 al 2011, mentre il trend 2011-2012 mostra un abbassamento della produzione per i treni-km, e un ulteriore aumento per i bus-km, anche se di entità notevolmente inferiore rispetto a quella registrata nell'anno precedente.

Tab. 16 Settore ferroviario - Produzione Treni-km e Bus-km

PRODUZIONE	2010	2011	2012
Treni-km	1.986.850	2.073.758	2.072.496
Su anno prec. treni	-	+ 86.908	- 1.262
Bus-km integrativi	523.564	603.218	608.159
Su anno prec. bus	-	+ 79.654	+ 4.941
Totali	2.510.414	2.676.976	2.680.655

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi
Elaborazione su dati Trenitalia

Come si evince dalla tabella seguente, relativa al totale dei corrispettivi previsti dal contratto di servizio, a partire dall'anno 2012 i corrispettivi riconosciuti sono diminuiti in quanto è stato completato l'ammortamento relativo al materiale rotabile che dovrà fornire Trenitalia.

Si precisa che i corrispettivi e ricavi da traffico inseriti nel presente paragrafo sono i valori inseriti nel Contratto di Servizio con Trenitalia.

Tab. 17 Settore ferroviario - Totale corrispettivi da contratto di servizio

CORRISPETTIVI	2010	2011	2012
Euro totali (incluso pedaggio)	23.513.704	23.513.704	22.404.080
Su anno prec.	-	-	- 1.109.624

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi
Elaborazione su dati Trenitalia

Tab. 18 Settore ferroviario - Corrispettivi unitari

CORRISPETTIVI UNITARI	2010	2011	2012
Corrispettivo Euro/km tutto, inclusi pedaggi	9,37	8,78	8,36
Su anno prec.	-	- 0,59	- 0,42

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi
Elaborazione su dati Trenitalia

Tab. 19 Settore ferroviario - Ricavi da traffico (da Contratto di Servizio)

RICAVI	2010	2011	2012
Ricavi da traffico totali Euro	3.391.863	3.391.863	3.391.863
Su anno prec.	-	0	0

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi
Elaborazione su dati Trenitalia

Per i ricavi unitari da traffico a seguito delle variazioni nell'offerta di treni-km, come mostrato nella tabella seguente, dal 2010 al 2011 si è registrata una lieve flessione dell'importo, mentre dal 2011 al 2012 si è avuta una situazione di costanza.

Tab. 20 Settore ferroviario - Ricavi unitari da traffico

RICAVI UNITARI	2010	2011	2012
Ricavi Euro/treno-km totali	1,71	1,64	1,64
Su anno prec.	-	- 0,07	0

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi
Elaborazione su dati Trenitalia

Il numero di risorse umane necessarie per l'effettuazione dei servizi è pari a 36 macchinisti, 18 capi treno e n. 11 addetti, nell'ambito della Direzione Regionale di Trenitalia, per le attività d'ufficio e per l'espletamento dei turni di biglietteria.

Tab. 21 Settore ferroviario - Addetti al settore

PERSONALE	2012
Personale (tutto)	65

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi
Elaborazione su dati Trenitalia

2.2.2 Trasporto Pubblico Locale - gomma

Nel presente paragrafo si riporta la situazione attuale dei servizi in ambito urbano ed extraurbano. Con particolare riferimento ai passeggeri trasportati, ai posti offerti ed ai tempi medi di percorrenza.

Nella tabella seguente, si evidenzia il valore degli indici di economicità relativi al TPL sia in ambito urbano che in ambito extraurbano: i valori per la regione Molise sono nettamente al di sotto della media nazionale, e questo può spiegarsi, come vedremo, in un eccessivo costo dell'offerta TPL, non adeguatamente bilanciato dai ricavi.

Tab.22 Indicatori economici del TPL su gomma (Anno 2011)

Regione e Ripartizione Geografica	Costo medio per km percorso (euro)		Ricavi del traffico per km percorso (euro)		Rapporto ricavi del traffico e costi totali (x100)	
	Urb	Extr	Urb	Extr	Urb	Extr
Piemonte Valle d'Aosta	5,09	2,57	1,84	1,03	36,1	40,1
Lombardia	4,42	2,95	3,13	1,65	70,9	55,8
Bolzano e Trento (Province Autonome)	3,87	3,09	0,72	0,81	18,7	26,4
Veneto	4,18	2,68	1,76	1,41	42,2	52,8
Friuli Venezia Giulia	4,42	2,61	1,75	1,74	39,7	66,6
Liguria	5,43	3,45	2,23	1,21	41,1	34,9
Emilia Romagna	3,37	2,69	1,45	0,80	42,9	29,8
Toscana	3,54	2,07	1,36	0,69	38,4	33,2
Umbria	1,48	1,47	0,68	0,58	45,7	39,7
Marche	2,07	2,59	0,78	1,20	37,9	46,3
Lazio	7,40	4,42	2,45	3,74	33,2	84,5
Abruzzo	3,37	2,88	1,31	0,82	38,7	28,4
Molise	3,36	2,03	0,49	0,39	14,6	19,4
Campania	7,14	4,04	3,08	1,74	43,1	43,0
Puglia	3,46	2,01	1,91	1,23	55,2	60,8
Basilicata	1,91	2,22	0,48	0,72	24,9	32,5
Calabria	4,16	3,40	0,62	2,15	14,9	63,3
Sicilia	5,16	2,69	2,02	1,86	39,2	69,4
Sardegna	2,99	3,04	0,91	1,14	30,4	37,5
Totale	5,01	2,89	2,02	1,47	40,4	50,7

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2012

Nella tabella che segue si riportano i dati regionali relativi agli indicatori economici del TPL su gomma per l'anno 2012:

Tab. 23 Indicatori economici del TPL su gomma (Anno 2012)

Regione e Ripartizione Geografica	Costo medio per km percorso (euro)		Ricavi del traffico per km percorso (euro)		Rapporto ricavi del traffico e costi totali (x100)	
	Urb	Extr	Urb	Extr	Urb	Extr
	Molise	2,52	2,6	0,25	0,46	25,00

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione del contratto di servizio del TPL su gomma - Elaborazione su dati Aziende di Trasporto

Tab. 24 Segmento gomma - Costi complessivi per ambito in Euro

Anno	2010	2011	2012
extrarurbano	29.600.000	23.173.741	24.311.797,60
Urbano e area urbana	8.800.000	7.204.459	6.885.350,88
TOTALE	38.400.000	30.378.200	31.197.148,48

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione del contratto di servizio del TPL su gomma Elaborazione su dati Aziende di Trasporto

Si precisa che attualmente è in corso la verifica dei bilanci delle aziende titolari del contratto al fine di evitare compensazioni superiori e o minori rispetto ai costi.

2.2.2.1 Lunghezza rete viaria (in km)

La rete viaria regionale ha una estensione complessiva di 3741,64 Km, di cui 520,55 Km di strade di rilevanza nazionale (Viabilità statale), 2344,74 Km di strade di competenza provinciale e 876,345 Km di strade comunali.

Tab. 25 Trasporto Pubblico Locale - Lunghezza rete viaria (km)

Viabilità Regione Molise	Km
Viabilità Statale	520,55
Viabilità Provinciale	2344,74
Provincia di Isernia	<i>1485,86</i>
Provincia di Campobasso	<i>858,88</i>
Viabilità Comunale	876,35
TOTALE	3741,64

Fonte: Regione Molise Servizio Viabilità

2.2.2.2 Domanda: numero spostamenti e passeggeri

Di seguito si riporta l'analisi del numero di passeggeri trasportati, effettuata attraverso la tipologia di titoli venduti (es. biglietti e abbonamenti). In questo senso i passeggeri saranno

calcolati come il prodotto tra numeri di titoli venduti per i coefficienti di viaggio per ciascuna tipologia.

Tab. 26 Segmento gomma - Analisi della domanda di trasporto

Anno	2010	2011	2012
Numero dei viaggi stimati (numero di passeggeri)	2.930.809,00	3.909.164,00	4.517.510,00
Ricavi totali da titoli venduti (Euro, inclusa IVA)	3.833.716,05	4.726.758,07	5.200.000,00
Numero di titoli venduti	918.941,00	1.133.003,00	1.246.439,00
% abbonamenti sul totale viaggiatori	81,79	83,06	44.14%

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione del contratto di servizio del TPL su gomma Elaborazione su dati Aziende di Trasporto

Dall'analisi dei dati relativi ai *ricavi da traffico* e al *numero dei viaggi e dei passeggeri* si registra un trend positivo della domanda di trasporto nel periodo 2010-2012, nonostante i tagli effettuati sulle corse (meno 33%).

Tab. 27 Segmento gomma - Analisi della domanda per Campobasso

Anno	2010	2011	2012	CAGR
Numero dei viaggi stimati (numero di passeggeri)	220.000 3.000.000 circa	175.000 2.900.000	175.000 2.950.000	220.000 3.000.000
Ricavi totali da titoli venduti (Euro), inclusa IVA)	701.533	626.102,25	669.396,85	701.533
Numero di titoli venduti	677.732 (biglietti) 20.363 (abb.ti)	537.713 (biglietti) 19.089 (abb.ti)	582.579 (biglietti) 19.660 (abb.ti)	677.732 (biglietti) 20.363 (abb.ti)
% abbonamenti sul totale viaggiatori	1%	1% circa	1%	1%

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione del contratto di servizio del TPL su gomma Elaborazione su dati Aziende di Trasporto

Anche in riferimento alla città capoluogo, malgrado i tagli del 25% delle corse del trasporto pubblico urbano, la domanda si mantiene pressoché costante nell'arco temporale 2010-2012. Nella tabella che segue si evidenzia la Velocità commerciale²¹ media ponderata delle singole linee del trasporto pubblico locale su gomma extraurbano calcolata sul rapporto tra la distanza percorsa ed il tempo impiegato. Tale indicatore esprime l'effettiva quantità di tempo spesa per compiere un dato percorso: pertanto il calcolo include tutti i tempi accessori e le soste necessari a completare il viaggio.

²¹ La velocità commerciale è considerata un buon indicatore di efficienza e di qualità del servizio di TPL, fondamentale affinché esso venga considerato dagli utenti una valida ed attrattiva alternativa all'uso dell'auto privata.

Tab. 28 Segmento gomma- Velocità commerciale media ponderata per la percorrenza effettiva (km/h)

Percorrenza effettiva (Km)	11.768.669,00
Tempo totale (h)	263.919,25
Velocità commerciale media (km/h)	41,10
Velocità commerciale massima (km/h)	74,78
Velocità commerciale minima (km/h)	16,41
% velocità commerciali < 35 Km/h	25,78
35 Km/h <% velocità commerciali< 50 Km/h	59,38
% velocità commerciali> 50 Km/h	14,84

Elaborazione a cura del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici su dati forniti. Servizio Mobilità, Ufficio Gestione del contratto di servizio del TPL su gomma

Nella presente tabella, sono stati considerati soltanto i flussi di traffico relativi al trasporto pubblico extra urbano.

I dati appartengono a tutte le linee di servizio pubblico regionale analizzati ed evidenziano una velocità commerciale media di soli 41,10 Km/h con una concentrazione del 59,38% nella fascia compresa tra i 35 ed i 50 km/h. I picchi più elevati (74,78% Velocità commerciale massima) sono da attribuirsi alle linee biregionali che fruiscono di direttrici di traffico a scorrimento veloce prevalentemente sulla rete autostradale. In considerazione di questo si nota come solo il 14,84% delle linee raggiunge velocità commerciali superiori ai 50 km/h. Detto dato di per sé, già basso, ovviamente scende ancora di più se si eliminano le tratte delle biregionali che utilizzano tratte autostradali concentrate al di fuori della Regione.

2.2.3 Contratti di servizio in essere Gomma anno 2012

Riportiamo un prospetto delle aziende che rientrano nel Contratto di Servizio stipulato per l'anno 2012 nell'ambito del trasporto su gomma:

Tab. 29 Aziende rientranti nei Contratti di Servizio per Gomma 2012

Contratto	Modalità di trasporto	Azienda fornitrice	Stazione appaltante	Tipologia di affidamento (Diretto / Gara)	Data inizio contratto	Durata contratto (mesi)	Valore contratto	Vetture-Km
Extra urbano	Gomma	ARCARO AGOSTINO	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 271.093,583	166.519,40
Extra Urbano	Gomma	BAGNOLI DONATO	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 79.853,400	49.050,00
Extra Urbano	Gomma	BERNARD O sas	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 214.459,696	131.732,00
Extra Urbano	Gomma	CALZOLAR O A e F.li	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 1.253.985,394	637.187,70

Documento di Riprogrammazione del Trasporto Pubblico Locale Regionale
Regione Molise

Extra Urbano	Gomma	CAS.NA	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 327.716,400	201.300,00
Extra urbano	Gomma	CERRESI	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 46.426,490	28.517,50
Extra urbano	Gomma	CONTI ANTONINO	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 50.845,696	31.232,00
Extra urbano	Gomma	CROLLA ARNALDO	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 193.701,068	118.981,00
Extra urbano	Gomma	DI CRISTOFANO VINCENZO	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 156.929,432	96.394,00
Extra urbano	Gomma	DI FRANCO BRUNO	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 58.393,104	35.868,00
Extra urbano	Gomma	DI RIENZO ENRICO	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 188.300,992	115.664,00
Extra urbano	Gomma	FARRACE snc	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 391.325,616	240.372,00
Extra urbano	Gomma	LANCIERI di LANCIERI V. e M.	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 90.233,528	55.426,00
Extra urbano	Gomma	LANGIANO snc	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 364.530,364	223.913,00
Extra urbano	Gomma	MANZO di Manzo Vitale e C..	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 148.270,588	91.075,30
Extra urbano	Gomma	MI.VA. DI VANNI ANTONIO	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 132.082,896	81.132,00
Extra urbano	Gomma	MICONE FELICE	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 108.188,740	66.455,00
Extra urbano	Gomma	RUTA VIAGGI DI RUTA NUNZIO	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 72.296,224	44.408,00
Extra urbano	Gomma	S.A.M.A.	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 248.170,692	152.439,00
Extra urbano	Gomma	SANTORO ALDO s.a.s.	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 317.551,656	195.056,30
Extra	Gomma	SANTORO	Regione	Affidamento	2011	Fino	€ 112.107,336	68.862,00

Documento di Riprogrammazione del Trasporto Pubblico Locale Regionale
Regione Molise

urbano		GIUSEPPE	Molise	diretto		all'aggiudicazione della gara		
Extra urbano	Gomma	SCARANO GIULIANA s.a.s.	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 341.306,944	209.648,00
Extra urbano	Gomma	SILVESTRI F.lli & C.	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 713.396,291	406.030,90
Extra urbano	Gomma	SILVESTRI NICANDRO	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 35.750,880	21.960,00
Extra urbano	Gomma	STAFFIERI ANTONIO & C.	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 43.695,520	26.840,00
Extra urbano	Gomma	TESSITORE	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 325.889,784	200.178,00
Extra urbano	Gomma	VE.PE.	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 102.974,256	63.252,00
Extra urbano	Gomma	Aut. Frosolone - CB via Fresilia ATI capo gruppo Scarano	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 29.955,200	18.400,00
Extra urbano	Gomma	ATM	Regione Molise	Affidamento diretto	2011	Fino all'aggiudicazione della gara	€ 16.215.973,132	7.992.101,10
urbano	Gomma	SEAC	Regione Molise	Concessione	1984	Fino all'aggiudicazione delle gare per l'urbano	€ 3.046.400	1.088.000
urbano	Gomma	CERRESI	Regione Molise	Concessione	1984	Fino all'aggiudicazione delle gare per l'urbano	€ 61.804,8	26.640
urbano	Gomma	AESERNIA	Regione Molise	Concessione	1984	Fino all'aggiudicazione delle gare per l'urbano	€ 759.696	333.200
urbano	Gomma	LANCIERI	Regione Molise	Concessione	1984	Fino all'aggiudicazione delle gare per l'urbano	€ 156.800	80.000
urbano	Gomma	GTM	Regione Molise	Concessione	1984	Fino all'aggiudicazione	€ 2.797.920	643.200

						delle gare per l'urbano		
urbano	Gomma	DI RIENZO	Regione Molise	Concessione	1984	Fino all'aggiudicazione delle gare per l'urbano	€ 50.730	19.000

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione del contratto di servizio del TPL su gomma - Elaborazione su dati Aziende di Trasporto

Ai sensi della deliberazione di G.R. 644 del 9 agosto 2011 di approvazione dei contratti di servizio con le imprese esercenti il TPL, validi per l'anno 2011 e fino all'aggiudicazione della gara pubblica per l'affidamento del servizio, sono stati approvati programmi di esercizio che complessivamente prevedono 377.518,60 chilometri aggiuntivi rispetto al Piano dei Servizi minimi di cui alla deliberazione di G.R. 972 del del 1 dicembre 2010, integrazione ad efficacia provvisoria che si è resa necessaria a causa del fatto che l'attuale frammentazione del servizio mediante trenta operatori, con le conseguenti diseconomie in termini organizzativi e operativi, non ha reso compiutamente applicabile, ad oggi, la razionalizzazione di cui al Piano dei servizi minimi calibrato sull'unico gestore.

2.2.4 Investimenti Trenitalia

Nel **Contratto di Servizio 2009-2014 (art. 17)** è previsto l'acquisto da parte di Trenitalia di n. 3 Minuetto diesel del costo complessivo di € 13,5 mln, per il 50% a carico di Trenitalia ed il restante 50% a carico della Regione. Nella tabella che segue si riportano i riferimenti del Contratto di Servizio in essere per il TPL su ferro relativo all'anno 2012.

Tab. 30 Contratto di Servizio TPL su ferro 2009 - 2014

Contratto di servizio	Modalità di trasporto	Azienda fornitrice	Stazione appaltante	Tipologia di affidamento (Diretto / Gara)	Data inizio contratto	Durata contratto (mesi)	Valore contratto anno 2012	Vetture-Km anno 2012
2009-2014	ferro	Trenitalia	Regione	Diretto	01/01/2009	72	22.404.080	2.680.655

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi.

Con **Protocollo d'Intesa stipulato in data 26 marzo 2010 tra Trenitalia e Regione Molise** si conveniva che almeno uno dei tre Minuetto diesel dovesse entrare in esercizio nel primo semestre dell'anno 2011, ma ad oggi non è stato consegnato alcuno dei tre treni.

2.2.5 Stato dei mezzi di trasporto

Per quanto riguarda lo stato dei mezzi di trasporto, di seguito si riporta la situazione regionale in riferimento ai mezzi disponibili per ciascuna modalità di trasporto che compone il TPL della regione Molise con l'indicazione degli indicatori specifici relativi al parco mezzi TPL gomma ed alla flotta Trenitalia.

2.2.5.1 Autobus

Il parco autobus della regione è costituito complessivamente da 417 mezzi di cui 88 per il trasporto urbano e 329 per il trasporto extraurbano.

Tab. 31 Parco mezzi TPL gomma

Tipologia mezzo	Provenienza	Veicoli	Età media al 2013	Posti offerti
Urbano	Finanziamento pubblico	88	-	1408
Extraurbano	Finanziamento pubblico	329	12	17.500
TOTALE		417		18.908

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità

In riferimento al parco mezzi per il TPL gomma si rileva la vetustà dei mezzi in servizio, in quanto i *Piani di ricambio* sono fermi al 1990. Tale dato incide molto sulla qualità, sulla sicurezza e sull'efficienza del servizio.

2.2.5.2 Treni

Si riporta un prospetto della composizione del Parco ferroviario della regione, che comprende mezzi provenienti da Trenitalia (per un totale di 22 veicoli).

Tab. 32 Settore ferroviario - Consistenza della flotta Trenitalia

Tipologia mezzo	Provenienza	Categoria	Numero veicoli	Anno medio di costruzione	Età media al 2013	Posti offerti per automotrice
Automotrici diesel Aln663	Trenitalia	C1, C2	18	1984	29	63
Automotrici diesel Minuetto	Trenitalia	C1	4	2006	7	145

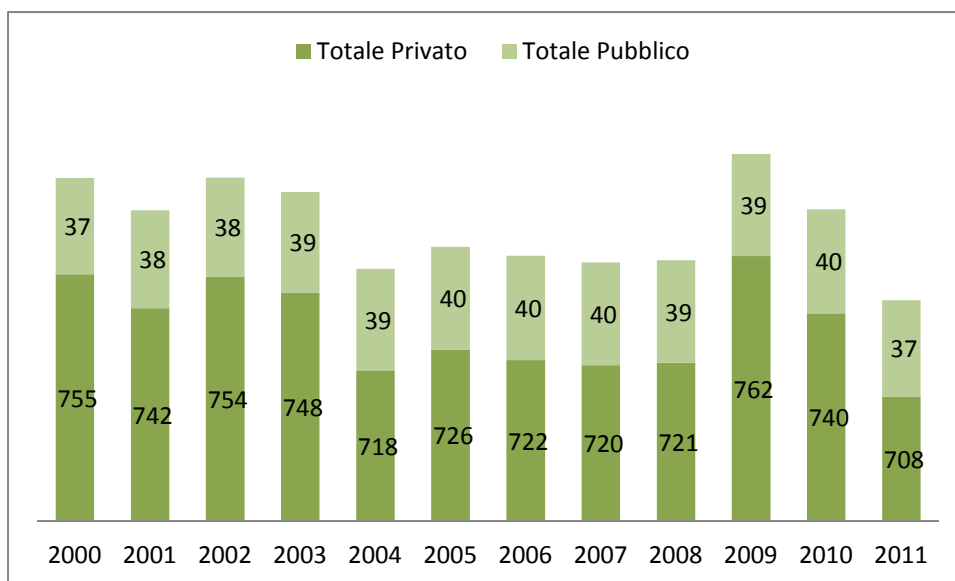
Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi. Elaborazione su dati Trenitalia

2.3 Parametri di mobilità

Per i parametri di mobilità, si riportano la situazione nazionale e quella regionale. In particolare, si analizza l'andamento del numero di passeggeri per chilometro nell'orizzonte temporale che va dal 2000 al 2011.

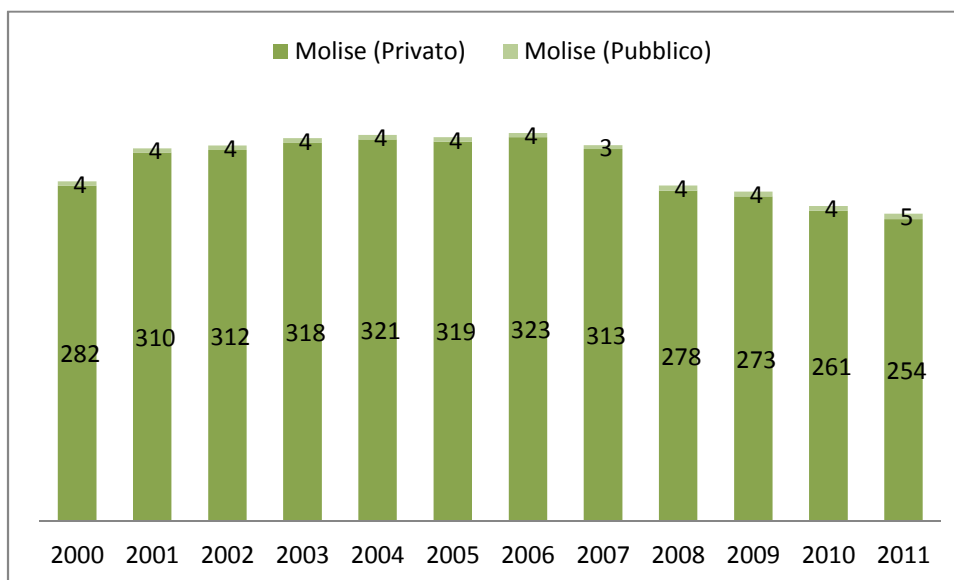
Nel quadro nazionale, si è assistito a una progressiva diminuzione del valore per il trasporto privato (almeno fino al 2008), mentre il trasporto pubblico si è assestato su valori relativamente costanti.

Totale nazionale passeggeri per km



Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2000 - 2010

L'andamento nazionale si riflette sostanzialmente anche nel quadro regionale: si evidenzia qui una quota costantemente molto più contenuta del trasporto pubblico rispetto a quello privato (in media, il trasporto pubblico rappresenta poco più dell'1% di quello privato)

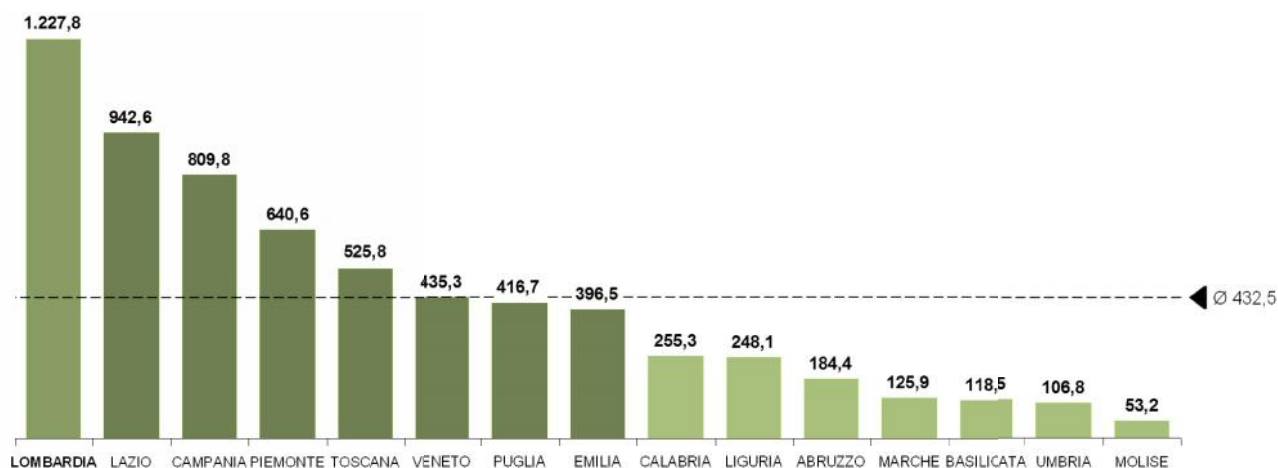


Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2000 - 2010

2.4 Il fabbisogno di mobilità della Regione: un'analisi generale

Su base assoluta, come rappresentato nel seguente grafico, il Molise occupa l'ultimo posto per quanto riguarda il livello di Corrispettivi nel 2011, molto al di sotto della media nazionale.

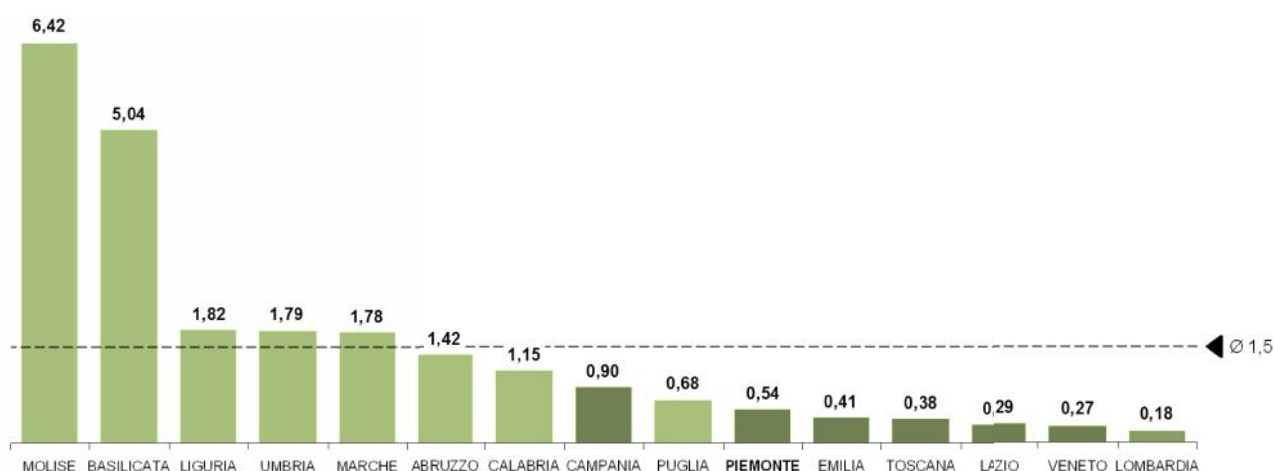
Corrispettivi di servizio (€ milioni), 2011



Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2000 - 2010

Quando si va però a guardare il costo per abitante, in un'analisi su base relativa, il Molise diventa la prima regione nel contesto nazionale.

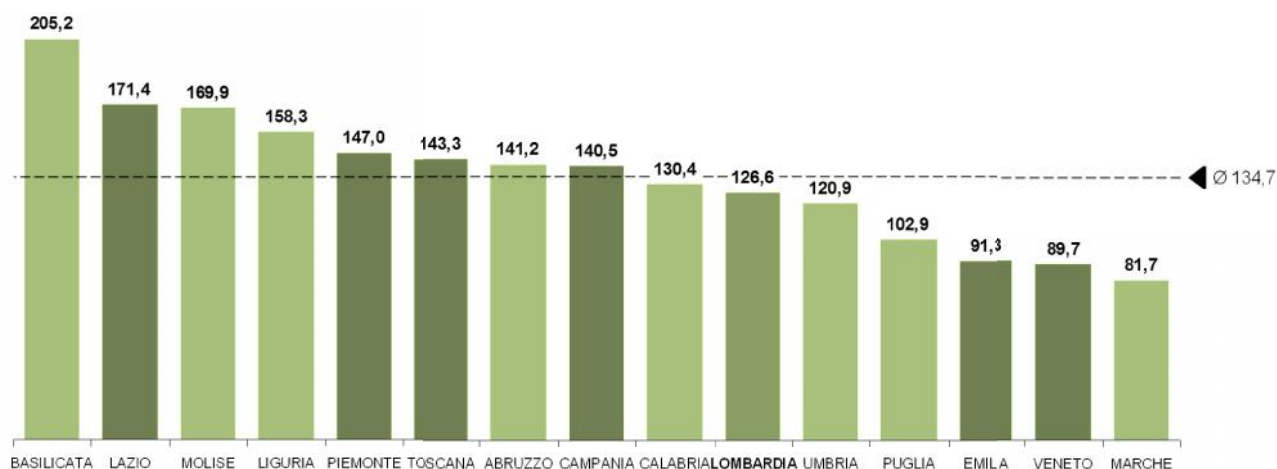
Costo per abitante per milione di km offerti (€), 2008



Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2000 - 2010

Parallelamente, anche per quanto riguarda il livello di Corrispettivi per abitante, il Molise si posiziona ben al di sopra della media nazionale, come mostrato nel grafico che segue:

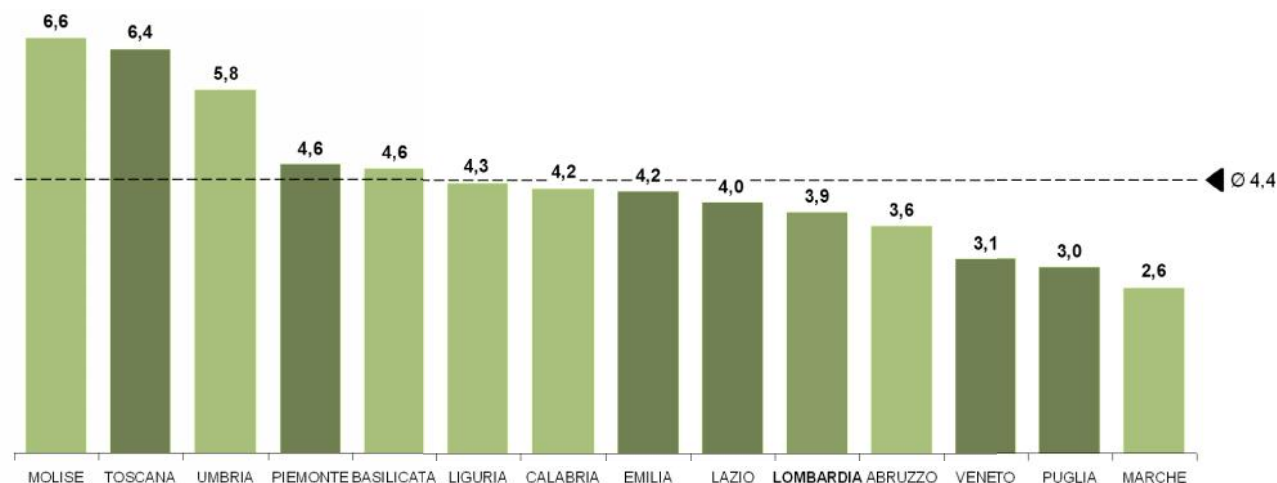
Corrispettivi di servizio per abitante (€), 2011



Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2000 - 2010

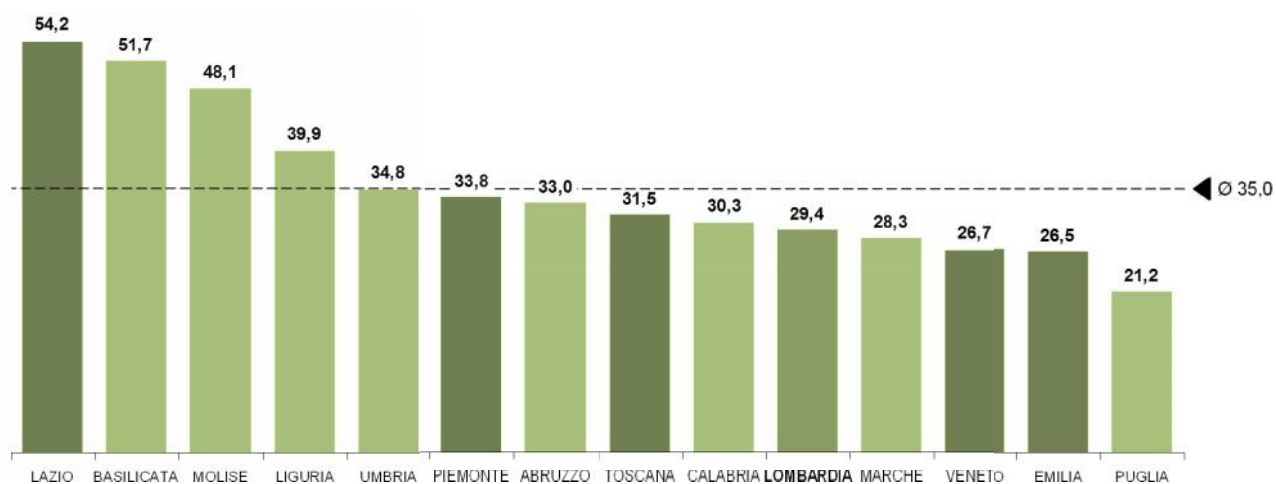
Ancora a causa della limitatezza della popolazione, il Molise si posiziona al di sopra della media nazionale nell'offerta di Treni-km e Bus-km (rispettivamente al primo e al terzo posto).

Treni-km per abitante (km), 2011



Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2000 - 2010

Bus-km per abitante (km), 2011



Fonte: Conferenza Stato - Regioni

Nella tabella che segue si riporta il confronto regionale per PIL e abitanti. Il Molise registra al 2011 un PIL procapite pari a 20.173,1 che risulta essere inferiore sia a quello delle regioni del centro nord che alla media nazionale, ma superiore rispetto a quello delle regioni del Mezzogiorno.

2.5 Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti

Nel paragrafo vengono sistematizzate le informazioni emerse nei precedenti paragrafi evidenziando quali sono alla fine del 2012, i punti di forza/debolezza opportunità/rischio, tenendo sempre presente la relazione biunivoca causa/effetto Trasporti/Territorio, rispetto a:

- assetto del territorio (peculiarità orografiche, demografiche, economiche, etc.)
- organizzazione del trasporto
- qualità del servizio e soddisfacimento del fabbisogno
- risorse finanziarie
- tariffe

Punti di Forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> • Conoscenza puntuale del territorio anche in considerazione delle ridotte dimensioni dello stesso • Diffusione capillare del servizio di TPL sull'intero territorio regionale rivolto non solo ai centri principali ma anche ai centri minori • Polarizzazione dei servizi essenziali (sanità, scuola e università, uffici pubblici) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bassa densità demografica e frammentazione del modello insediativo • Caratteristiche orografiche del territorio e deficit della rete infrastrutturale ferroviaria (monobinario e non elettrificato) • Invecchiamento della popolazione • Parco rotabile vetusto. Assenza di strategie per l'innovazione • Assenza di intermodalità tra ferro e gomma • Bassa velocità commerciale • Debolezza organizzativa del servizio regionale di mobilità • Politica tariffaria medio bassa • Assenza di una politica di integrazione modale e tariffaria.
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> • Investimenti nelle infrastrutture di rete • Partecipazione a progetti regionali, nazionali ed internazionali per beneficiare di fondi esterni • Collaborazione orizzontale/strategica/joint venture tra imprese. • Definizione dello sviluppo di un sistema dei trasporti sostenibile coerentemente con quanto previsto dalla Strategia Europa 2020. • Attivazione di politiche a favore dell'intermodalità • Attivazione dell'osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale 	<ul style="list-style-type: none"> • Mancata attivazione dell'osservatorio regionale sui trasporti (l. regionale. 19 del 2000, Piano regionale dei Trasporti) • Difficoltà nell'acquisizione dei dati di monitoraggio della rete del servizio di TPL • Riduzione dei trasferimenti statali. • Bassa capacità di gestione pubblica e lentezza dei processi istituzionali • Meccanismi di finanziamento deboli

3 Piano di riprogrammazione

Nel presente paragrafo viene presentato il piano di riprogrammazione della regione Molise del TPL e le specifiche azioni individuate e la loro implementazione, nonché la valutazione delle problematiche connesse alla revisione dei contratti e all'espletamento delle procedure di gara. Viene altresì argomentato come le strategie e gli interventi previsti nel piano di riprogrammazione consentano di conseguire gli obiettivi previsti dalla Legge di Stabilità e dal DPCM dell'11 marzo 2013, con particolare riferimento a:

- a) La razionalizzazione del Piano dei Servizi minimi;*
- b) Le politiche tariffarie del TPL su gomma e su ferro;*
- c) Miglioramento della qualità del servizio (infrastrutture e innovazioni)*

3.1 Inquadramento generale

Il DPCM 11 marzo 2013 stabilisce gli indicatori sui quali verrà misurato il raggiungimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione, salvaguardia dei livelli occupazionali e monitoraggio del sistema del TPL da parte delle Regioni a statuto ordinario in attuazione della Legge di Stabilità 2013.

Al conseguimento dei target definiti è legato il riconoscimento alle Regioni di una quota, inizialmente pari al 10%, del Fondo nazionale. Pertanto, in base all'attuale riparto, che assegna alla Regione Molise lo 0,71% del Fondo, 35mln euro circa l'importo legato al raggiungimento degli obiettivi è pari a 3,5 mln euro circa

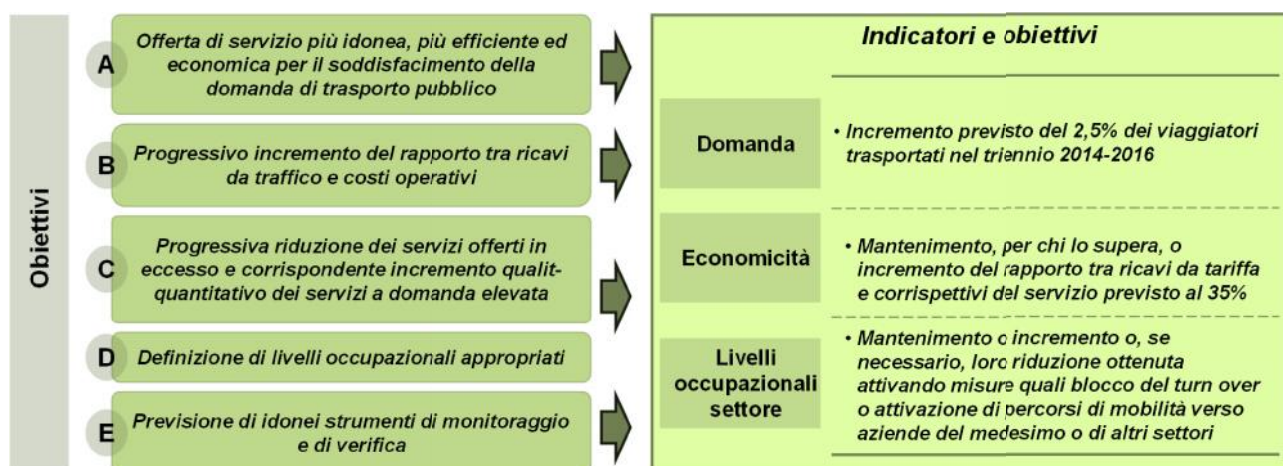
Nel 2013 la quota premiale è subordinata all'adozione del **piano di riprogrammazione** dei servizi.

Dal 2014 si procederà con l'analisi sistematica dell'andamento degli indicatori previsti che riguardano specificamente:

- l'incremento del 2,5%, nel primo triennio di riprogrammazione, del numero dei passeggeri trasportato su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio;
- il **rapporto tra ricavi da traffico e costi** operativi, verificato attraverso l'incremento su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra i ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi (al netto dell'infrastruttura) di almeno lo 0,03 per rapporti minori o uguali a 0,20, lo 0,02 per rapporti superiori allo 0,20 fino allo 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per valori superiori a 0,35;
- il mantenimento o l'incremento dei **livelli occupazionali** di settore ovvero, se necessario, la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o, con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori o con altre misure equivalenti.

La figura che segue riporta un quadro sinottico degli obiettivi fissati dal DPCM, e comprende anche gli indicatori da utilizzare per la misura del loro grado di soddisfacimento.

Figura 1 Obiettivi e indicatori di misurazione inclusi nel DPCM



Nei prossimi paragrafi viene definito il posizionamento della Regione Molise rispetto a ciascuno degli indicatori definiti dal DPCM. Dall'analisi emerge che:

- in relazione al rapporto ricavi – costi (indice di economicità), la Regione Molise si pone, su base regionale, al 17%; obiettivo da conseguire con il piano sarà dunque quello di raggiungere prima il 20% e poi, secondo un piano incrementale, arrivare alla quota del 35%;
- in relazione all'incremento del numero dei passeggeri, calcolati sulla base dei dati del venduto, la Regione registra un incremento **nel periodo 2010 – 2012** come riportato nella tabella n. 26;
- in relazione ai **livelli occupazionali**, emerge una **sostanziale stabilità** del sistema, con una riduzione degli addetti ampiamente riconducibile al blocco del turn over fisiologico.

L'analisi di base per i fabbisogni ai fini della riprogrammazione dimostra come ogni parametro rappresentativo delle condizioni del territorio deve essere preso in considerazione, ed in particolare devono essere valutati gli aspetti riconducibili a parametri variabili. Dunque, rilevano: la morfologia del territorio, la bassa densità della popolazione e, soprattutto, la frammentazione della stessa in piccoli e piccolissimi comuni per lo più montani o parzialmente montani. In sostanza, se da una parte esiste il problema dell'inurbamento dall'altra esistono aree che, sebbene marginali nei confronti del sistema produttivo, non possono essere escluse dai servizi regionali.

Come illustrato nell'analisi parametri territoriali e socio-economici, esistono fattori che obbligano la Regione al mantenimento di servizi a bassa frequentazione, laddove questi si configurino comunque necessari per garantire il minimo ed imprescindibile servizio pubblico in relazione alla necessità di assicurare il pendolarismo scolastico e lavorativo, la fruibilità dei servizi amministrativi, socio sanitari e le esigenze di trasporto per persone con ridotta capacità motoria.

3.2 Gli indicatori di Regione Molise

3.2.1 Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei servizi

Rapporto Ricavi | Costi (Anno 2012)

RICAVI	Ricavi da traffico 2012
TPL gomma	€ 7.200.000,00
TPL ferro	€ 3.391.863,00
TOTALE	€ 10.591.863,00

CORRISPETTIVI	Corrispettivi 2012
TPL gomma	€ 31.197.148,48
TPL ferro	€ 25.795.942,80
TOTALE	€ 56.993.091,28

INFRASTRUTTURE	Infrastrutture 2012
TPL gomma	€ 2.927.114,00
TPL ferro	€ 3.780.693,00
TOTALE	€ 6.707.807,00

Indicatore di economicità RC= R/(R-C)-I	2012
	€ 0,17

Conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione
Proiezione Rapporto Ricavi | Costi (Anno 2014)

RICAVI ®	Ricavi da traffico 2012	Ricavi da traffico Valore stimato al 2014
TPL ferro + gomma	€ 10.591.863,00	€ 12.789.674

CORRISPETTIVI ©	Corrispettivi 2012	Corrispettivo Valore stimato al 2014
TPL ferro + gomma	€ 56.993.091,28	€ 59.622.720

INFRASTRUTTURE (I)	Infrastrutture 2012	Infrastrutture Valore stimato al 2014
TPL ferro + gomma	€ 6.707.807,00	€ 7.799.231

Indicatore di economicità RC= R/(R-C)-I	2012	2014
	0,17	0,20

A seguito della attivazione delle misure di efficientamento e razionalizzazione previste nel presente piano, l'amministrazione regionale ritiene di poter conseguire il target dell'incremento dell'indicatore dello 0,03 anche attraverso un adeguamento delle tariffe, tenuto conto del fatto che le stesse attualmente in vigore sono invariate dal 1998 per la gomma e dal 1999 per il ferro.

3.2.2 La domanda di trasporto pubblico

Dall'analisi dei dati relativi ai *ricavi da traffico* e al *numero dei viaggi e dei passeggeri* per il TPL gomma (urbano e extraurbano) si registra un trend positivo della domanda di trasporto nel periodo 2010-2012, nonostante i tagli effettuati sulle corse (ripettivamente pari al 33% per l'extraurbano e al 25% per l'urbano). In riferimento ai titoli venduti si rileva, altresì, una consistente incidenza degli abbonamenti rispetto alle altre tipologie di ticket, a dimostrazione del fatto che il mezzo pubblico (rispetto al mezzo privato) viene utilizzato prevalentemente da studenti e lavoratori.

In riferimento al TPL ferro per l'anno 2012 la domanda rimane pressoché invariata, come si evince dai dati riportati nel precedente paragrafo 2.2.1, inoltre oltre il 30% degli spostamenti, ovvero il 63% dei passeggeri trasportati, è indirizzato verso le due grandi centri (Roma e Napoli), mentre poco più del 10% del totale è costituito da spostamenti infraregionali.

3.2.3 I livelli occupazionali

In riferimento al mantenimento dei livelli occupazionali, la strategia regionale di razionalizzazione del TPL attivata negli ultimi anni, che ha permesso di effettuare tagli del 33%, non ha avuto ripercussioni rilevanti sul numero totale degli addetti del settore, ad eccezione del mancato rinnovo di alcuni contratti a tempo determinato sul trasporto urbano e di casi isolati di licenziamenti nel trasporto extraurbano dovuti ad iniziative delle singole imprese. Tale è la situazione al 2012:

Tab. 33 Numero addetti TPL Gomma e Ferro

Anno	2012
Addetti ferrovia	65
Addetti bus extraurbano	400
Addetti modalità bus urbano	73
TOTALE	538

Fonte: Elaborazione Regione Molise – Servizio Mobilità – Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi - Ufficio del Contratto dei servizi del TPL su gomma

Il presente piano di riprogrammazione non potendo prevedere, per le ragioni su esposte, ulteriori e significativi tagli rispetto a quelli già effettuati (33%) è di per se elemento di garanzia degli attuali livelli occupazionali.

Pur tuttavia in previsione di ulteriori misure di razionalizzazione che dovessero rendersi necessarie a seguito del monitoraggio e delle verifiche periodiche, la Giunta regionale adotterà atti necessari al blocco del turn over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio.

Si evidenzia infine che il settore del Trasporto Pubblico su gomma ha beneficiato a seguito del taglio del 2011 della Cassa integrazione in deroga.

3.3 Azioni per la riprogrammazione

In via preliminare, si ritiene che le azioni di razionalizzazione e di efficientamento non possano prescindere da un riordino della normativa vigente in materia. Infatti, l'attuale quadro normativo è caratterizzato da una notevole stratificazione in diversi testi legislativi.

Detto contesto normativo comporta oggettive difficoltà interpretative ed applicative con conseguente incertezza giuridica e notevole contenzioso. Pertanto, la Giunta Regionale si farà promotrice di una proposta di Testo Unico in materia di TPL che tenga conto dell'evoluzione normativa nazionale e regionale.

3.3.1 Trasporto pubblico su gomma urbano

Con decorrenza dall'anno 2011 la Legge regionale 3/2010 ha ridotto di un quinto l'ammontare chilometrico complessivo dei servizi di linea che risultavano autorizzati alla data del 31 dicembre 2009 per ciascuno dei Comuni beneficiari della contribuzione regionale di cui all'art. 74, L.R. 19/84.

Alla luce dei dati raccolti, si ritiene che non sia opportuno un ulteriore significativo taglio dei chilometri autorizzati, bensì, oltremodo, necessario in considerazione dei parametri rilevanti per la individuazione della rete dei servizi minimi sopra citati e in relazione all'effettivo utilizzo, in termini di passeggeri trasportati, dei servizi di linea, chiedere ai Comuni, nell'ambito della loro esclusiva competenza in materia di organizzazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di area urbana, la rimodulazione dei servizi a domanda debole a seguito dell'analisi dei dati di traffico, anche relativi all'anno 2013, e delle esigenze che saranno rilevate attraverso indagini e sopralluoghi.

La Giunta regionale si impegna ad adottare un atto che definisca le caratteristiche tecniche minime per poter classificare un servizio come servizio minimo ed essenziale. Sulla base di tali criteri la rete dei servizi di trasporto urbano sarà rielaborata e riprogettata con conseguente razionalizzazione della spesa regionale. Inoltre la Giunta si impegna ad approvare una proposta di legge per la definizione dei criteri e modalità da applicare per i trasferimenti agli enti locali che tenga conto delle disposizioni previste per le regioni dall'art.16 bis del D.L. 95/2012 .

Ai sensi del comma 2 dell'art. 2 del DPCM citato, la Giunta approva una specifica normativa per **applicare ai Comuni modalità analoghe a quelle previste dallo Stato** ai sensi dell'art. 16 bis del D.L. 95/2012 .

Alla luce del mutato quadro normativo e finanziario di livello statale che incide sul livello territoriale,, **i contratti stipulati dai Comuni con le aziende per servizi di trasporto pubblico urbano possono essere oggetto di revisione.**

I Comuni interessati, qualora abbiano in corso procedure di evidenza pubblica o stiano predisponendo atti finalizzati all'affidamento del servizio di trasporto urbano, devono valutarne la **compatibilità con i vincoli di finanza pubblica**. Laddove sia verificata l'incompatibilità e/o la non sostenibilità, i **Comuni devono sospendere tali procedure**, nelle more dell'adozione delle nuove disposizioni regionali.

In **referimento alle politiche tariffarie del TPL urbano**, ai sensi dell'art. 56 della L.R. 26.01.2012, n. 2, anche al fine di adeguare le tariffe in relazione al tasso di variazione del potere di acquisto accertato dall'ISTAT, **con decorrenza 1 gennaio 2014, le tariffe del Trasporto Pubblico locale sono aumentate**, con conseguente parallela riduzione dei trasferimenti alle amministrazioni comunali in relazione ai maggiori incassi derivanti dagli aumenti dei proventi tariffari.

I comuni, a partire dalla stessa data, dovranno introdurre titoli di viaggio diversificati e comunque basati principalmente sulla durata temporale, prevedendo agevolazioni sulle fasce orario di punta.

La tabella che segue riporta l'ammontare dei ricavi da traffico nel 2012 e le proiezioni per il 2014 in seguito al conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione descritti nel presente piano.

3.3.2 TPL Extraurbano

Al fine della puntuale comprensione del presente **piano di riprogrammazione** è necessario evidenziare, in via preliminare, che, alla luce della **razionalizzazione inclusa nel Piano dei Servizi minimi**²² entrato in vigore nel corso dell'anno 2011 e della **significativa riduzione dei chilometri ivi operata, pari al 33%**, sul numero dei chilometri effettuati negli anni precedenti, **la Regione ha già conseguito un risparmio di € 6.885.350**²³.

Per di più si evidenzia come il predetto Piano dei servizi minimi sia stato posto a base della gara di appalto per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico extraurbano regionale illustrata nei paragrafi precedenti.

L'affidamento del servizio con procedura di gara a norma dell'art. 13 della L.R. n. 19/2000 andrà ad efficientare complessivamente il servizio in termini di omogeneità del servizio offerto, miglioramento della *governance*, efficientamento dei processi e razionalizzazione dei costi, risparmi e benefici attesi.

In particolare si evidenzia come tale procedura potrà garantire servizi innovativi e di qualità quali la bigliettazione elettronica, il monitoraggio in tempo reale del servizio, l'attivazione del titolo di viaggio unico sulla intera rete regionale l'innovazione del parco mezzi attraverso l'immissione in esercizio di nuovi autobus.

Tanto premesso, comunque, oltre le motivazioni socio-economiche già illustrate, la procedura di gara in corso non rende opportuna una variazione delle percorrenze chilometriche annue indicate nel Piano dei Servizi Minimi in sede di gara oltre una percentuale dell'1,5%, considerata quale franchigia, entro la quale il corrispettivo annuo totale non subirà alcuna variazione.

Pertanto, si ritiene, in considerazione dei parametri rilevanti per la individuazione della rete dei servizi minimi sopra citati e in relazione all'effettivo utilizzo, in termini di passeggeri trasportati, dei servizi di linea, a seguito dell'analisi dei dati di traffico, anche relativi all'anno 2013, delle esigenze manifestate dalle istituzioni interessate e verificate attraverso indagini e sopralluoghi svolti da funzionari regionali, di poter procedere alla **rimodulazione e/o al taglio dei servizi a domanda debole fino a un massimo di circa 400.000 km.**

Come già esposto, gli attuali programmi di esercizio prevedono circa 377.000 chilometri in più rispetto alla rete di servizi minimi posta a base di gara.

In particolare le revisioni in programma si prefiggono i seguenti obiettivi:

- **ridurre le diseconomie** legate a archi temporali a domanda pressoché nulla in considerazione che nella Regione la domanda di trasporto è sostanzialmente una domanda sistematica per lavoro e studio. In tal senso si ritiene di diminuire l'offerta dei servizi nelle fasce orarie di morbida e nei giorni festivi nonché nei periodi dell'anno che non coincidono con il calendario scolastico;

²² Piano dei Servizi Minimi approvato con deliberazioni nn. 771 e 972 del 2010

²³ Dato che si desume dal confronto della spesa sostenuta nell'anno 2010 pari a € 31.197.148 e quella del 2012 pari a € 24.311.797

- **innalzare i livelli di accessibilità** ai nodi attrattori della mobilità (non sistematica) favorendo i collegamenti tra servizi di trasporto e i poli della sanità regionale e di ambito locale;
- **promuovere l'integrazione** oraria e funzionale;
- **adeguare l'offerta dei servizi di trasporto alle caratteristiche territoriali del contesto regionale**, e soprattutto alla domanda di mobilità sistematica per motivi di lavoro e studio verso i tre principali poli attrattori.

Le tariffe del TPL extraurbano su gomma ad oggi in vigore costituiscono degli elementi essenziali del capitolato di gara e la loro variazione in aumento sarebbe ad esclusivo vantaggio dell'aggiudicatario, al quale spetterebbero, ai sensi del bando di gara, i corrispettivi come da offerta economica nonché il ricavi da traffico.

Pertanto, si ritiene di poter procedere all'aumento delle tariffe, ai sensi dell'art. 5, L.R. 19/2000, solo nell'ipotesi di un'eventuale non aggiudicazione della gara in oggetto. In tal caso sarà operato un adeguamento delle tariffe, tenendo conto che le tariffe attualmente in vigore sono invariate dal 1998, con conseguente parallela riduzione dei corrispettivi dovuti alle società di trasporto.

Si fa presente che le tariffe del trasporto su gomma del servizio extraurbano sono ancora quelle fissate dalla DGR n. 2154 del 30 dicembre 1998 e sono ampiamente al di sotto della media nazionale.

Tale manovra consentirà un aumento dei ricavi di traffico relativamente al **TPL gomma extraurbano**, una uguale riduzione dei corrispettivi da erogare alle aziende.

Tab. 34 Servizio Gomma - Indice di economicità, Euro SOLO EXTRAURBANO

Anno	2010	2011	2012
A) Ricavi da tariffa	3.830.000,00	4.726.000,00	5.200.000,00
B) Contributi CCNL	3.253.432,32	3.253.432,32	3.253.432,32
C) Corrispettivo (IVA esclusa)	29.600.000,00	23.173.740,52	24.676.618,14
A / (A+B+C)	0,10	0,15	0,16

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione del contratto di servizio del TPL su gomma
Elaborazione su dati Aziende di Trasporto

Tab. 35 Numero passeggeri, SOLO EXTRAURBANO

Anno	2012
Passeggeri bus	1.246.439

Fonte: Regione Molise Servizio Mobilità, Ufficio Gestione del contratto di servizio del TPL su gomma
Elaborazione su dati Aziende di Trasporto

3.3.3 TPL su ferro

La strategia regionale riguardante il Trasporto Pubblico Locale su ferro è influenzata dalle scelte di investimento previste nel Piano Regionale dei Trasporti ed attuate con la sottoscrizione degli Accordi di Programma Quadro con il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti a valere sulle risorse di cui alle delibere Cipe n.17/2003 e n.20/2004. Tali risorse hanno concorso a finanziare la progettazione preliminare e definitiva di un sistema di *Metropolitana leggera urbana ed extraurbana sulla tratta ferroviaria Matrice – Campobasso* –

Bojano. La progettazione preliminare della *Metropolitana* è stata approvata con Delibera di Giunta Regionale 10 maggio 2010 n.365 ed è in via di redazione la progettazione definitiva che, approvata entro il 31/12/2013, sarà posta a base di gara mediante appalto integrato per la realizzazione dell'opera²⁴.

In riferimento al TPL su ferro, inoltre, si evidenzia che sulla tratta Campobasso – Termoli, in considerazione degli interventi di manutenzione straordinaria, programmati dall'Amministrazione regionale di concerto con Trenitalia, verrà attivato un servizio di trasporto sostitutivo su gomma che garantirà un considerevole risparmio in relazione all'abbattimento del costo del pedaggio e della differenza del costo Kilometrico del treno rispetto a quello della gomma.

Saranno attuati investimenti per l'ammodernamento del parco rotabile come da contratto di servizio ancora vigente.

In considerazione anche degli investimenti già operati sul ferro e dell'importanza strategica che il trasporto pubblico ferroviario riveste nelle linee programmatiche della regione, si ritiene di non poter ridurre sostanzialmente l'offerta di servizi, in considerazione del marginale risparmio che detto taglio consentirebbe a fronte del sostanziale peso del costo dell'infrastruttura che rimarrebbe inalterato.

Sarà verificata la possibilità di inserimento di corse aggiuntive su alcuni percorsi a domanda forte e la contestuale soppressione di altre a domanda debole. La quantificazione del relativo vantaggio economico in termini di ricavi aggiuntivi sarà quantificato, a seguito dell'analisi puntuale propedeutica alle scelte .

In tal senso sarà avviato, d'intesa con Trenitalia, la verifica di fattibilità tecnica ed economica propedeutica all'avvio di una sperimentazione che preveda la sostituzione di n. 3 coppie di treni per la tratta Campobasso Termoli con una coppia aggiuntiva nella tratta Campobasso-Roma, garantendo in tal modo la sostanziale invarianza dei costi un incremento dei ricavi.

Saranno rimodulate le corse dei bus sostitutivi/integrativi a domanda debole e, comunque, sarà valutata complessivamente l'offerta di detti bus in un'ottica di integrazione gomma-ferro.

Si procederà a definire, d'intesa con Trenitalia, un più completo sistema di monitoraggio del servizio sotto il profilo sia della qualità che dei dati rilevanti ai fini delle analisi economiche., anche in attuazione agli obblighi imposti dalla normativa in oggetto.

Sarà concordata anche una revisione dei sistemi sanzionatori.

La Regione valuterà la necessità di procedere alla scadenza del contratto all'affidamento dei servizi attraverso procedura ad evidenza pubblica, fatta salva la possibilità di verificare eventuali obiettivi reali benefici, rinvenienti da significativi incrementi della qualità dei servizi offerti, da un piano di ammodernamento e potenziamento del parco rotabile assegnato ai servizi esercitati sul territorio regionale, dalla riduzione dei costi conseguenti ad un efficientamento della gestione, che possano giustificare il rinnovo del contratto con Trenitalia.

In riferimento al *TPL su ferro*, in analogia alle scelte effettuate per il TPL su gomma, si procederà ad un incremento delle tariffe, almeno nella misura prevista dal contratto, calcolato

²⁴ La progettazione prevede le seguenti fermate: Matrice, Montegrappa, Campobasso Stazione Centrale, Duca d'Aosta, Baranello, Vinchiatturo, Guardiaregia, San Polo Matese e Bojano e il cadenzamento ai 60' nelle due direzioni e rinforzi ai 30' nelle ore di punta.

sulle tariffe in vigore invariate dal 1999, con conseguente parallela riduzione dei corrispettivi dovuti alla società di trasporto.

Si riporta quindi un prospetto degli indicatori di economicità con la suddivisione delle 3 voci: Ricavi da tariffa, Corrispettivi e Pedaggi.

Tab. 36 Servizio Ferroviario Regionale - Indicatori di economicità (valori da contratto di servizio)

Anno	2010	2011	2012
A) Ricavi da tariffa	3.391.863	3.391.863	3.391.863
B) Corrispettivo (IVA esclusa)	23.513.704	23.513.704	25.795.943
C) Pedaggi	3.609.555	3.722.808	3.780.693
A/ (A+D-E)	0,11	0,11	0,11

Fonte: Regione Molise – Servizio Mobilità – Ufficio Gestione Servizi ferroviari e impianti fissi

3.3.4 Lotta all'evasione tariffaria

L'adeguamento delle tariffe andrà di pari passo con un rafforzamento della politica volta a prevenire l'uso del mezzo pubblico in assenza di regolare titolo di viaggio. Si ritiene di dover aumentare, sempre ai sensi dell'art. 5, comma 1, della L.R. 19/2000, l'entità delle sanzioni amministrative per i viaggiatori trovati sprovvisti di valido documento di viaggio nella misura del 50%. Sarà inoltre approvata dalla Giunta regionale una normativa che definisca le modalità organizzative delle attività ispettive e di controllo. In tal modo sarà messa in campo una politica di massima intensità dei controlli sui mezzi pubblici affinché la manovra tariffaria sia equa verso chi rispetta le regole e paga regolarmente il biglietto.

4. Innovazioni dei sistemi

In questo paragrafo vengono descritte tutte le innovazioni che si ritengono necessarie o sono programmate per l'evoluzione tecnologica del sistema del TPL da vari punti di vista, tra cui:

- misurazione dei passeggeri,
- informazioni all'utenza,

La Regione Molise intende appaltare il servizio di trasporto pubblico locale con imprescindibili ed adeguate garanzie in termini di gestione informatizzata del servizio ivi compresa:

- la gestione del personale, del parco auto e della rilevazione degli utenti;
- l'introduzione della bigliettazione elettronica;
- la georeferenziazione delle tratte.

In merito alla previsione di adeguati strumenti di comunicazione e di informazione all'utenza, secondo criteri di trasparenza e di collaborazione, l'Amministrazione predisporrà un sito dedicato al trasporto pubblico locale in cui saranno raccolte le informazioni di interesse per gli utenti. A tal fine sarà organizzata un'area tematica "trasporti" sul portale della Regione con pagine dedicate e organizzate per settori (urbano/extraurbano/gomma/ferro/regionale/interregionale), da implementare attraverso la società informatica in house

delle Regione, che si occuperà della creazione della piattaforma informatica sulla base delle indicazioni dell'Amministrazione regionale.

Nell'area tematica dedicata ai trasporti, la pagina web rimanderà direttamente al sito dedicato delle aziende di trasporto per garantire una integrazione con i differenti strumenti di gestione dell'informazione resa all'utente dalle aziende stesse.

In particolare, al fine di dare massimo rilievo e diffusione alle informazioni di maggiore interesse per l'utenza, saranno creati dei banner che, a partire dall'home page, atterreranno per i contenuti estesi sull' "area trasporti" del sito regionale, nello spazio dedicato alla modalità di trasporto interessata.

4.1 Il trattamento dei dati

Al momento Regione Molise non è dotata di un sistema di monitoraggio, pertanto è intenzione dell'Amministrazione regionale implementare un sistema informativo ad hoc, sia per essere *compliance* in relazione agli obblighi di comunicazione di cui all'art- 16-bis previsti dal DPCM e sia per monitorare *in itinere* con maggiore efficacia le performance delle aziende operanti nel TPL molisano.

Ai sensi dell'art. 20 della L.R. 19/2000 sarà attivato l'Osservatorio regionale dei Trasporti con il compito di monitorare i servizi di trasporto pubblico su tutto il territorio regionale, di organizzare e gestire la banca dati del trasporto pubblico del Molise, di fornire supporto informativo e tecnico alla programmazione della regione e degli enti locali in materia di trasporto pubblico, di redigere proposte tecniche per la predisposizione del piano regionale dei trasporti.

I gestori dei servizi pubblici sono tenuti a fornire all'Osservatorio i dati necessari al suo funzionamento secondo le modalità fissate nei contratti di servizio e/o da idonee modifiche imposte dalla normativa sopravvenuta.

4.2 Il fabbisogno per l'innovazione

Dal punto di vista finanziario, la gestione del Sistema di Bigliettazione Elettronica e i meccanismi di funzionamento saranno a carico dell'azienda aggiudicataria del servizio TPL su gomma.

Ulteriori risorse potranno essere individuate nell'ambito della programmazione dei Fondi Strutturali 2014-2020 e degli obiettivi tematici 1 (*Ricerca Sviluppo tecnologico e innovazione*), obiettivo tematico 2 (*Accesso e uso e qualità delle ICT*), obiettivo tematico 7 (*Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete*) nonché negli interventi del FSE volti alla qualificazione e formazione professionale per la gestione di servizi innovativi in materia di mobility management.

I costi dell'attivazione dell'Osservatorio regionale e dell'implementazione di un sistema informativo ad hoc potranno essere sostenuti nell'ambito degli oneri regionali relativi alla Società Informatica Regionale in house (Molisedati).

4 Cronoprogramma delle attività

Di seguito si riporta il crono programma delle azioni da mettere in campo nel triennio 2013-2015:

N.	ATTIVITA'	2013	2014	2015
1	Rimodulazione corse extraurbano			
2	Attivazione Osservatorio Regionale dei Trasporti			
3	Verifica fattibilità della rimodulazione corse ferro			
4	Revisione contratto trenitalia			
5	Interventi di manutenzione straordinaria sulla tratta Campobasso-Teroli			
6	Investimenti per l'ammodernamento del parco rotabile			
7	Implementazione attività regionali ispettive e di controllo su TPL			
8	Politica Tariffaria TPL			
9	Monitoraggio gestione rete TPL			
10	Funzionamento Osservatorio Regionale dei Trasporti			
11	Implementazione di strumenti di informazione e comunicazione all'utenza			
12	Razionalizzazione normativa TPL (TU)			

5 Allegato n.1 Quadro sinottico normativa regionale TPL

Norme che incidono sulla razionalizzazione dei servizi
Art.1 legge 24 marzo 2000 n.19
<p>1. La Regione Molise nell'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi della legge 15 marzo 1997, n. 59 nonché del decreto legislativo 19 novembre 1997 n. 422, nel rispetto della normativa comunitaria vigente e dello Statuto regionale, riconosce al trasporto pubblico locale un ruolo primario, perseguendo, d'intesa ed in concorso con gli Enti locali il miglioramento del Trasporto regionale ed il riequilibrio modale dei sistemi per la realizzazione di un sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture.</p> <p>2. Per il perseguimento delle finalità di cui al comma 1, la Regione attua misure idonee a:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) conferire, mediante delega alle Province e attribuzione ai Comuni, tutte le funzioni ed i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale, ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, che non richiedano l'esercizio unitario a livello regionale; b) raggiungere un adeguato rapporto tra le risorse finanziarie destinate all'esercizio e quelle finalizzate agli investimenti, ivi compresa l'introduzione di tecnologie avanzate; c) incentivare il miglioramento della mobilità urbana attraverso la razionalizzazione del traffico privato, il riassetto della rete e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico; d) determinare, di intesa con gli Enti Locali, il livello dei servizi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini; e) incentivare il superamento degli assetti monopolistici mediante il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore, introducendo la piena concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale; f) introdurre i contratti di servizio per la gestione dei complessi funzionali e di reti nell'ambito dei diversi bacini di traffico improntati a principi di economicità ed efficienza per consentire la massima quantità dei servizi esercitabili in base alle risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e contenenti gli importi da corrispondere alle imprese affidatarie per le prestazioni oggetto del contratto con l'indicazione delle espresse modalità di pagamento; g) effettuare il monitoraggio della mobilità regionale favorendo il flusso di informazioni tra gli Enti territoriali, le aziende e gli utenti del trasporto pubblico.
Art.2 legge regionale 24 marzo 2000 n.19
<p>1. Per trasporto pubblico locale e regionale si intende il servizio di trasporto di persone e merci attribuiti alla Regione ed agli Enti Locali, che comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lacuali, fluviali ed aeree e che operano in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad offerta indifferenziata ed a condizioni prestabilite, nell'ambito del territorio regionale o infraregionale, dei quali le Amministrazioni competenti si assumono l'onere economico a garanzia dei livelli di mobilità sociale ritenuti indispensabili.</p> <p>2. I servizi pubblici di trasporto di cui al comma 1 sono effettuati:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) su strada; b) per ferrovia; c) per vie d'acqua; d) per vie aeree
Art. 5 legge 24 marzo 2000 n.19, come modificato dalle leggi: 22 gennaio 2010 n.3, art.10; 1 febbraio 2011 n.2, art.1 (funzioni della Regione)
<p>1. La Regione esercita, in materia di trasporto pubblico locale, i compiti e le funzioni che attengono ad esigenze di carattere unitario ed in particolare:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) definisce le linee generali di indirizzo per la pianificazione dei trasporti locali e per i piani di bacino predisposti dalle Province; b) redige il piano regionale di trasporti ed i periodici aggiornamenti; c) sottoscrive appositi accordi di programma con gli enti locali e predispone la programmazione degli investimenti raccordandola con quella dello stato; d) "d) definisce la rete dei servizi minimi del trasporto pubblico locale di area extraurbana ed approva le reti dei servizi minimi di area urbana di ciascuno dei Comuni indicati nell'articolo 74 della legge regionale 20 agosto 1984, n. 19, tenuto conto degli elementi elencati nell'articolo 11, comma 1, lettere a), b), c), d), e) ed f), della presente legge" (modificato sia dalla finanziaria 2010, sia da quella 2011); e) adotta, l'intesa con gli Enti locali e sentite le organizzazioni sindacali confederali e le associazioni dei consumatori i programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, ai sensi dell'art. 14, comma 3 del decreto legislativo n. 422/1997; f) stabilisce le modalità per la determinazione delle tariffe realizzando l'integrazione tariffaria dei diversi modi di trasporto uniformando, per quanto possibile, il costo dei biglietti e degli abbonamenti per tutti i trasporti urbani regionali, anche tenendo conto delle fasce deboli, nonché l'ammontare delle sanzioni amministrative per i viaggiatori trovati sprovvisti di valido documento di viaggio; g) svolge funzioni di direttiva, vigilanza e sostituzione sulle attività delegate alle Province; h) svolge le funzioni di cui all'articolo 90 della legge regionale 29 settembre 1999, n. 34. i) <p>"2. Gli atti e i provvedimenti concernenti l'esercizio delle funzioni di cui alle lettere a), b), c), e) del precedente comma sono adottati dal Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale. Per le restanti funzioni di cui alle altre lettere dello stesso comma e per i compiti delegati dallo Stato ai sensi degli articoli 9 e 10 del decreto legislativo n. 422/1997, è delegata la Giunta regionale"</p>
Art.7 legge 24 marzo 2000 n.19, come modificato dalle leggi: 22 gennaio 2010, n.3, art.10; 1 febbraio 2011 n.2 art.1 (competenza dei Comuni)
<p>1. In materia di trasporto pubblico locale sono di competenza dei Comuni:</p> <p>"a) l'organizzazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di area urbana, sia della rete dei servizi minimi essenziali a carico</p>

<p>del bilancio regionale, approvata dalla Giunta regionale in conformità all'articolo 5, comma 1, lett. d), della presente legge, sia degli eventuali servizi aggiuntivi a carico del bilancio comunale;"Tale organizzazione deve ispirarsi al principio della massima integrazione dei servizi di area urbana e dei servizi di bacino con particolare attenzione alla organizzazione coordinata dell'offerta di trasporto nelle aree a domanda forte con fenomeni di elevato pendolarismo verso i centri urbani. La programmazione dei servizi aggiuntivi ha il solo limite della compatibilità con la rete dei servizi minimi;</p> <ul style="list-style-type: none">a) la predisposizione dei piani urbani del traffico sulla base degli indirizzi regionali e l'attuazione delle procedure di verifica della compatibilità dei piani con la programmazione di bacino provinciale;b) la gestione delle risorse trasferite a titolo di investimenti e di spesa corrente per l'esercizio delle funzioni delegate secondo i principi generali stabiliti dalle leggi regionali in materia di organizzazione del trasporto e di investimenti e le scelte della programmazione regionale di bacino ed integrativa;c) lo svolgimento delle procedure concorsuali per l'individuazione del soggetto gestore e l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza sulla base dei principi e delle normative stabiliti dalla Regione;d) la stipula dei contratti di servizio relativi ai livelli minimi di servizio stabiliti d'intesa con la regione e sentite le OO.SS., nonché di eventuali servizi integrativi con onere a carico dei propri bilanci;e) l'applicazione della politica tariffaria sulla base dei principi e criteri stabiliti dalla regione;f) il monitoraggio dei contratti di servizio anche attraverso sistemi informatizzati di controllo della qualità basati sugli indicatori stabiliti dalla regione;g) l'applicazione del sistema delle agevolazioni tariffarie stabilite dalle leggi regionali e nel Piano Regionale dei Trasporti;h) i) lo svolgimento dei compiti di vigilanza amministrativa e finanziaria previsti dalle normative regionali e nazionali sulle aziende di trasporto compresi quelli relativi al personale.
<p style="text-align: center;">Art. 10 legge 24 marzo 2010 n.19 (Piani di bacino territoriali)</p>
<p>1. Il bacino di traffico è l'area territoriale entro la quale opera un sistema di trasporto pubblico integrato predisposto in funzione di obiettivi fabbisogni di mobilità. Ad ogni sistema di bacino corrisponde una rete di servizi minimi ai sensi del successivo articolo 12. I bacini di traffico e le corrispondenti reti di servizi minimi hanno una estensione provinciale o infraprovinciale a seconda dei fabbisogni di mobilità da soddisfare.</p> <p>2. I piani di bacino sono adottati dalle Province in coerenza con il piano regionale dei trasporti e con il programma triennale regionale.</p> <p>3. Mediante i piani di bacino vengono individuati anche i necessari interventi sulle infrastrutture, affinché queste risultino adeguate per un efficiente sistema di trasporto pubblico locale</p>
<p style="text-align: center;">Art.11 legge 24 marzo 2000 n.19 come modificato dalle leggi: 9 gennaio 2004 art.1; 2 gennaio 2010 n.3 art.10 (Servizi minimi)</p>
<p>1. La Giunta regionale definisce i servizi minimi tenendo conto, anche in modo tra loro alternativo, di ciascuno dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none">a) necessaria integrazione tra le reti di trasporto;b) pendolarismo scolastico e lavorativo;c) fruibilità dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;d) esigenze di trasporto per persone con ridotta capacità motoria;e) necessaria riduzione della congestione e dell'inquinamento;f) effettivo utilizzo, in termini di passeggeri trasportati, dei servizi di linea di area extraurbana ed urbana autorizzati."<p>2. I servizi minimi, i cui costi sono a carico del bilancio regionale sono definiti per ciascun bacino di traffico in coerenza con quanto previsto dal Piano regionale dei trasporti e dai programmi triennali di cui al precedente articolo 5, comma 1, nonché ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo n. 422/1997.</p><p>3. L'intesa di cui al comma 2 dell'articolo 16 del decreto legislativo n. 422/1997 è raggiunta, per ciascun bacino di traffico dei trasporti su gomma, mediante stipulazione, tra la Regione e gli Enti locali interessati, a norma dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142, di un accordo di programma di validità triennale che definisce quantità e standard di qualità dei servizi.</p><p>4. Gli accordi di programma vengono stipulati entro il 31 ottobre dell'anno che precede il periodo di riferimento. In difetto alla definizione degli standard provvede la Giunta regionale sulla base delle disponibilità di bilancio.</p>
<p style="text-align: center;">Art.12 legge 24 marzo 2000 n.19 (Programmi triennali)</p>
<p>1. La Regione al fine di regolamentare i servizi di trasporto pubblico locale, con riferimento ai servizi minimi di cui all'articolo 11, approva i programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale predisposti dalle Province e contenenti:</p> <ul style="list-style-type: none">a) la rete e l'organizzazione dei servizi;b) l'integrazione modale e tariffaria;c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;d) le modalità di determinazione delle tariffe;e) il sistema di monitoraggio dei servizi;f) le azioni finalizzate alla riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento ambientale
<p style="text-align: center;">Art.13 legge 24 marzo 2000 n.19, come modificato dalle leggi: 6 aprile 2009 n.12 art.1; 22 gennaio 2010 n.3 art.10 (Procedure per l'affidamento dei servizi)</p>
<p>1. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di area extraurbana ed urbana, per l'affidamento delle rispettive reti dei servizi minimi, la Regione Molise ed i Comuni, secondo la competenza attribuita dalla presente legge, fanno ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi.";</p> <p>2. L'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale di area extraurbana ed urbana ha luogo mediante l'esperimento di una gara a procedura ristretta e l'aggiudicazione è effettuata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni e integrazioni. La rete extraurbana dei servizi minimi di trasporto pubblico locale, individuata dalla Giunta regionale ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lett. d), della presente legge, è messa a gara in un unico lotto. Analogamente, per il servizio di trasporto pubblico locale di area urbana, i Comuni, per l'affidamento dei servizi di competenza, svolgono le procedure concorsuali per l'individuazione del soggetto gestore cui affidare la rete dei servizi minimi essenziali individuata dalla Giunta regionale ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lett. d), della presente legge. I soggetti ammessi a partecipare alla gara ed i requisiti per la partecipazione sono quelli previsti dal decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.</p> <p>3. Ai fini della partecipazione alla gara del trasporto pubblico locale extraurbano gli offerenti devono essere in possesso dei seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none">a) idonea capacità tecnica e professionale, prevista dalle vigenti leggi in materia;b) dimostrazione di avere svolto, in forma singola o associata, negli ultimi tre anni attività di trasporto pubblico locale, per una

- c) percorrenza annua non inferiore al 10 per cento dell'ammontare dei chilometri della rete dei servizi minimi posti a gara; capacità economica e finanziaria. La capacità economica e finanziaria delle imprese concorrenti deve essere dimostrata, ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006, mediante uno dei seguenti documenti:

1. bilancio dell'impresa, in forma singola o associata, dal quale risulti un valore della produzione in ciascuno degli ultimi tre esercizi, chiusi alla data di pubblicazione del bando, per attività di trasporto pubblico locale non inferiore a quattro milioni di euro;
2. idonee referenze, rilasciate da almeno due istituti bancari, atte a dimostrare la capacità finanziaria dell'impresa.;

"3-bis. Il soggetto aggiudicatario della gara è tenuto ad eseguire in proprio il servizio. Il contratto di servizio non può essere ceduto, a pena di nullità, salvo quanto disposto dalla vigente normativa. È ammesso il subappalto per una quota non superiore al 30 per cento dell'importo complessivo del contratto di servizio, previa autorizzazione dell'ente affidante. Nel bando di gara devono essere specificate le parti della Rete di Servizi Minimi di trasporto pubblico locale che possono essere oggetto di subappalto. L'impresa subaffidataria deve possedere i requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada ed è tenuta a rispettare tutte le norme vigenti in materia di trasporto pubblico;

3-ter. In caso di subentro di azienda a qualunque titolo, anche a seguito dell'espletamento di procedure di affidamento concorsuale dei servizi di trasporto pubblico locale, il trasferimento all'impresa subentrante del personale a quel momento occupato in quella cessante è disciplinato dall'art. 26 dell'allegato A) al Regio Decreto 8 gennaio 1931, n. 148. L'impresa subentrante garantirà, al momento del subentro, l'applicazione dei contratti in essere nell'azienda cedente, salvo adeguarli o migliorarli. Le parti a livello aziendale negozieranno le modalità di armonizzazione in caso di trattamenti differenziati."

Art.14 legge 16 24 marzo 2000 n.19 come modificato dalle leggi:

6 aprile 2009 n.12 art.2;

20 agosto 2010 n.16 art.17

(Durata e contenuto dei contratti di servizio)

1. I contratti di servizio regolano l'esercizio dei servizi del trasporto pubblico locale in qualsiasi forma affidati e con qualsiasi modalità effettuati. Essi vengono stipulati a decorrere dal 1° gennaio 2004.

3. I contratti di servizio devono contenere tutti gli elementi previsti dall'art. 19 del Decreto Legislativo n. 422/1997, compresa la clausola di revisione annuale di cui al comma 4 dello stesso articolo. Devono inoltre definire:

- a) il periodo di validità comunque non superiore a sei anni, previa revisione del contratto di servizio;
- b) le caratteristiche dei servizi offerti ed il relativo programma analitico di esercizio;
- c) l'obbligo dell'affidatario ad utilizzare personale qualificato e mezzi idonei a garantire la sicurezza del servizio;
- d) gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di età, manutenzione, confort e pulizia dei veicoli utilizzati, nonché in termini di regolarità e affidabilità dei servizi di puntualità delle singole corse di comunicazione con l'utenza, di rispetto per l'ambiente e di osservanza della carta dei servizi;
- e) la struttura tariffaria adottata ed i sistemi per il rilevamento automatizzato della utenza;
- f) " gli importi dovuti dall'Ente affidante all'impresa di trasporto affidataria, per le prestazioni oggetto del contratto, tenuto conto anche degli obblighi di servizio di cui all'articolo 17 del decreto legislativo n. 422/1997, nonché le modalità ed i tempi dei rispettivi pagamenti. Ai fini della concreta determinazione dell'importo dovuto all'impresa di trasporto affidataria del servizio, l'Ente affidante non computa i compensi attribuiti ai componenti dell'organo amministrativo, se l'impresa è costituita in forma societaria, ovvero il compenso del lavoro prestato o dell'opera svolta dall'imprenditore, dal coniuge, dai figli e dai familiari partecipanti all'impresa familiare di cui all'articolo 230-bis del codice civile, se l'impresa è costituita in forma individuale. I contratti di servizio stipulati in difformità dalla presente disposizione sono nulli."
- g) l'obbligo di fornire la rendicontazione annuale;
- h) i casi di revisione degli importi di cui al punto precedente ed i limiti percentuali entro cui può essere prevista la revisione;
- i) le modalità di modificazione dei contratti successivamente alla conclusione, anche per tener conto dei mutamenti imprevedibili;
- j) le garanzie che devono essere prestate dall'impresa di trasporto affidataria del servizio;
- k) i casi di risoluzione del contratto;
- l) la ridefinizione dei rapporti, relativamente ai lavoratori dipendenti ed al capitale investito dall'affidatario, in caso di notevole discontinuità nell'entità dei servizi durante il periodo di validità del contratto di servizio, fatto salvo quanto previsto dalla lett. m);
- m) l'obbligo di applicare, per le singole tipologie di servizio, i rispettivi contratti collettivi di lavoro;
- n) la disciplina da applicare nel caso di sub-affidamento dei servizi;
- o) l'obbligo dell'affidatario di fornire i dati su supporto cartaceo ed informatico;
- p) le modalità di svolgimento delle funzioni di vigilanza e di controllo da parte dell'Ente affidante;
- q) le procedure da osservare in caso di controversie e il Foro competente in caso di contenzioso;
- r) l'obbligo di applicare le disposizioni di cui al Decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626.

4. Le imprese aggiudicatrici sono tenute ad apporre sul frontale e sulle fiancate dei veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico di rete sovracomunale, lo stemma della Regione e la scritta "Regione Molise".

5. Nessun indennizzo, a qualsivoglia titolo, è dovuto al gestore alla scadenza del contratto di servizio.

5-bis. Ai sensi dell'articolo 57, comma 7, del d. lgs. 12 aprile 2006, n. 163, è vietato il rinnovo tacito ed espresso dei contratti di servizio."

Legge 20 agosto 1984 n.19, art. 28 e 28 bis, il secondo modificato dalle leggi:

26/2003 art.1;

n. 13/2005 art. 1;

n. 16/2010 art. 17

Art.28

Alle imprese concessionarie è fatto divieto di rilasciare biglietti o abbonamenti gratuiti di viaggio sulle linee da esse gestite.

Hanno diritto a fruire della libera circolazione sugli autobus adibiti a servizi pubblici di linea di interesse regionale o comunale:

- a) i funzionari addetti alla vigilanza dell'Assessorato regionale ai Trasporti e degli altri Enti concedenti, muniti di apposita tessera di servizio rilasciata dalle rispettive Amministrazioni;
- b) gli appartenenti alle Forze di Polizia nonché i militari delle Forze Armate in servizio di pubblica sicurezza;
- c) i titolari di tessera di vigilanza e libera circolazione rilasciata dallo Stato per le linee automobilistiche;
- d) coloro che esplicano compiti di servizio attivo su disposizioni dei gestori, limitatamente ai propri servizi.

I documenti di libera circolazione rilasciati per compiti di controllo e vigilanza, fatta eccezione per quelli rilasciati dal Ministero dei Trasporti Direzione Generale MCTC, nonché per quelli rilasciati ai sensi della lettera d) del presente articolo devono essere annualmente vidimati dalla Regione.

Sono ammesse le agevolazioni di viaggio previste dall'art. 34 - comma 1 - dell'allegato A) al RD n. 148/1931 per gli agenti e le loro famiglie, dipendenti di aziende soggette alle norme dell'equo trattamento.

La concessione delle agevolazioni avviene con le modalità stabilite dall'ultimo comma dell'art. 34 del citato RD n. 148/1931.

Restano confermate, inoltre, le disposizioni di cui all'art. 13, ultimo comma, della legge regionale 25 marzo 1981, n. 6.

Art. 28/bis

1. Hanno, altresì, diritto alla libera circolazione: g) i ciechi con residuo visivo fino a 1/10 in entrambi gli occhi ottenuto anche con correzione di lenti;

- a) i grandi invalidi di guerra, di lavoro, di servizio e civili;
- b) i mutilati e gli invalidi di guerra, gli invalidi civili per causa di guerra ed assimilati, con una percentuale di invalidità non inferiore al 74%;
- c) gli invalidi del lavoro e civili con una percentuale di invalidità non inferiore al 74%;
- d) i sordomuti;
- e) i mutilati ed invalidi per servizio fino all'8a categoria. 2. soggetti appartenenti alle categorie di cui al precedente comma possono godere del predetto beneficio solo se provvisti di apposito tesserino di riconoscimento rilasciato dal competente settore "Trasporti" della Giunta regionale.

3. L'accompagnatore di persone affette da cecità assoluta ovvero da invalidità totale ha diritto alla gratuità del viaggio

4. Ai beneficiari che hanno diritto all'accompagnatore viene rilasciata al titolare dell'agevolazione di viaggio apposita tessera speciale con la dicitura <<valida anche per l'accompagnatore>>;

5. Per l'ottenimento della tessera di libera circolazione i soggetti di cui al comma 1 devono inoltrare apposita domanda, in carta libera, al competente settore "Trasporti" della Regione, unitamente a due fotografie ed alla documentazione relativa allo stato di invalidità, tramite il Comune di residenza o tramite le associazioni di categoria. L'ottenimento della tessera è gratuito per i possessori di una situazione ISEE, riferita all'anno precedente a quello della richiesta, non superiore a 7.000 euro e comporta il pagamento del 50 per cento del costo del biglietto per chi possiede una situazione ISEE, riferita all'anno precedente a quello della richiesta, superiore a 7.000 euro e fino a 10.000 euro".

6. Le tessere rilasciate ai sensi del presente articolo sono consegnate dal competente settore "Trasporti" della Regione alle Associazioni di categoria di appartenenza dei beneficiari che, a loro volta, provvedono alla consegna ai beneficiari.

7. Le tessere rilasciate ai sensi del presente articolo devono essere annualmente vidimate dal competente settore "Trasporti" della Regione

Norme che incidono sulla riduzione dei corrispettivi

**Art.11 Legge 22 gennaio 2010 n.3, come modificata dall' art. 11 dalla legge n. 2/2011 art. 1
(Rete dei servizi minimi)**

1. La Giunta regionale, al fine dell'individuazione della procedura concorsuale per la scelta del gestore dei servizi, disposta dall'articolo 13 della legge regionale 24 marzo 2000, n. 19, definisce la rete dei servizi minimi del trasporto pubblico locale di area extraurbana ed approva le reti di area urbana, definite ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lett. d), della legge regionale 24 marzo 2000, n. 19, da ciascuno dei Comuni indicati nell'articolo 74 della legge regionale 20 agosto 1984, n. 19."; (come modificato dalla legge 16/2010)

2. Ai fini della definizione della rete dei servizi minimi del trasporto pubblico locale di area extraurbana di cui al comma 1, è ridotto di un terzo l'ammontare chilometrico complessivo dei servizi di linea che risultano autorizzati alla data di entrata in vigore della presente legge. L'effettivo utilizzo, di cui alla lettera f) del comma 1 dell'articolo 11 della legge regionale n. 19/2000, come modificata dalla presente legge, è accertato in relazione ai servizi di linea di area extraurbana ed urbana che risultano autorizzati alla data di entrata in vigore della presente legge.

2-bis. Con decorrenza dall'anno 2011 è ridotto di un quinto l'ammontare chilometrico complessivo dei servizi di linea che risultano autorizzati alla data del 31 dicembre 2009 per ciascuno dei Comuni indicati nell'articolo 74 della legge regionale 20 agosto 1984, n. 19; per assicurare l'effettività delle precedenti disposizioni, i Comuni sottopongono all'approvazione della Giunta regionale le rispettive reti, definite in conformità ai commi che precedono, entro e non oltre il termine del 1° marzo 2011, decorso inutilmente il quale la Giunta regionale provvede alla conseguente riduzione delle correlate risorse finanziarie. Ai Comuni che alla data del 1° febbraio 2011 hanno esperito una procedura di gara ad evidenza pubblica, la riduzione di un quinto dell'ammontare complessivo di servizi di linea affidati si applicherà a decorrere dalla data di scadenza del contratto di servizio (comma aggiunto dalla legge 16/2010).

3. Al fine di assicurare la completa corrispondenza tra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari, i contratti di servizio, da stipularsi con le aziende di trasporto per l'anno 2010 e sino alla data di affidamento del servizio al gestore a seguito di avvenuta aggiudicazione della procedura concorsuale, devono obbligatoriamente indicare le caratteristiche dei servizi offerti ed il programma di esercizio di ciascuna azienda, così come risultanti dalla rete dei servizi minimi del trasporto pubblico locale di area extraurbana ed urbana approvata dalla Giunta regionale.

4. I contratti di servizio stipulati in difformità dalle disposizioni di cui al comma 3 sono nulli. La Giunta regionale provvede, nel corso dell'esercizio finanziario 2010, ad adottare ogni possibile provvedimento teso ad adeguare il finanziamento ai livelli di spesa nei limiti delle necessità che emergono dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.

**Art.35 legge 20 agosto 1984 n.19, come modificato dalla legge regionale 26 gennaio 2012 n.2
(Sistema tariffario dei servizi urbani)**

1. Il sistema tariffario urbano è determinato annualmente, per i servizi di competenza, dal Comune interessato, tenuto conto delle direttive impartite dalla Giunta regionale."

**Artt. 56 - 57 legge 26 gennaio 2012 n.2
(Principi e criteri per l'applicazione della politica tariffaria dei servizi di trasporto pubblico locale di area urbana)**

1. La Giunta regionale, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera f), della legge regionale 24 marzo 2000, n.19, provvede, entro 90 giorni decorrenti dall'entrata in vigore della presente legge, a stabilire le modificazioni necessarie al sistema tariffario urbano, fissando adeguati parametri che tengano in ogni caso conto del tasso di variazione del potere di acquisto accertato dall'ISTAT con l'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati.

2. L'ammontare delle risorse trasferite a ciascuno dei Comuni indicati nell'articolo 74 della legge regionale n. 19/1984, (Campobasso, Isernia, Termoli, Larino, Cerro al Volturno, Vastogirardi) per il finanziamento dei servizi minimi essenziali di trasporto pubblico locale di area urbana, è ridotto in misura corrispondente ai maggiori incassi derivanti dagli aumenti dei proventi tariffari.

3. La Giunta regionale determina, con il provvedimento di cui al comma 1, le modalità attuative delle disposizioni di cui al comma 2.

Art. 57

Disposizioni in materia di servizi ferroviari di interesse regionale e interregionale

1. Per assicurare la completa corrispondenza tra oneri e risorse disponibili per il finanziamento dei servizi ferroviari di interesse regionale e interregionale, con i contratti di servizio sono convenute clausole che assicurino la revisione automatica delle condizioni concordate nei contratti medesimi al verificarsi della riduzione dei trasferimenti statali.
2. I contratti di servizio nei quali non sono convenute le clausole di cui al comma 1 sono nulli.
3. I trasferimenti dallo Stato per il trasporto pubblico locale si considerano destinati indifferenziatamente al trasporto su gomma ed al trasporto ferroviario.